AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

LOS ASES POLACOS DE LA II GUERRA MUNDIAL



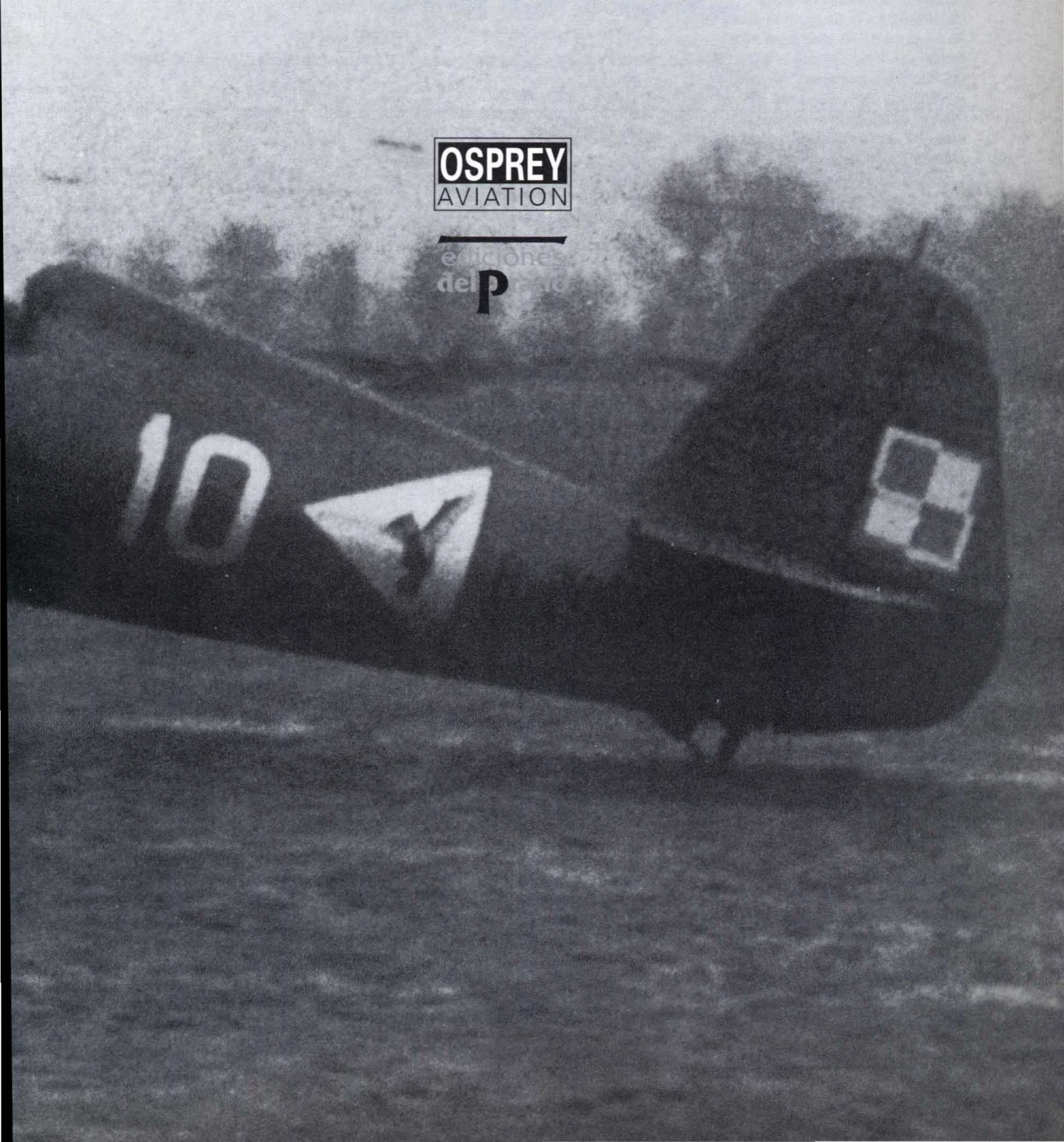
ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

LOS ASES POLACOS DE LA II GUERRA MUNDIAL



LOS ASES POLACOS DE LA II GUERRA MUNDIAL



OSPREY AVIATION

ediciones del Prado

Ilustración de portada:
Se representa el *Mustang III* del Sqn Ldr. Eugeniusz *Dziubek* Horbaczewski, oficial al mando del Sqn Nº 315, durante el combate aéreo del 30 de julio de 1944 en el que seis aparatos de esta unidad derribaron ocho cazas alemanes cerca de la costa de Noruega; el informe de Horbaczewski sobre el combate refería lo siguiente:

"Durante la escolta de unos *Beaufighter* a lo largo de la costa noruega, el 30 de julio a las 15:55 horas nos encontramos a unos 15 ME 109 y les atacamos. Nosotros estábamos por encima de ellos y los ME (Messerschmitt), por lo visto, no esperaban ver cazas monomotores tan al norte, ya que no adoptaron ninguna acción evasiva, posiblemente al confundirnos con otros ME 109. Me lancé sobre ellos y disparé una ráfaga contra uno durante tres segundos, tras lo cual comenzó a arder y cayó directamente al mar. Subí y, mientras ascendía, localicé otro ME 109 por debajo de mí. Bajé y disparé una ráfaga larga. Se podían percibir los impactos en la cabina y en las alas; el avión enemigo comenzó a perder glicol, reduciendo su altura y su velocidad. Mis cañones se encasquillaron, por lo que me puse en formación con él y comencé a llamar por mi transmisor/receptor a mi punto (el Flg Off Bozydar Nowosielski). El avión enemigo no tenía cúpula y podía ver que el rostro del piloto estaba cubierto de sangre mientras levantaba sus manos.

Se dirigía hacia la costa noruega, por lo que ordené a mi punto que abriera fuego. Después de dos ráfagas, mi punto lo derribó y el avión enemigo cayó al mar. Cuando fue visto por última vez, el piloto se estaba ajustando su chaleco salvavidas. Reclamé un ME 109 y medio destruidos".

Páginas anteriores:
Se muestra un PZL P.11c *Blanco 10* (número de serie 8.70) de la *Eskadra 113* durante un despegue urgente de instrucción. El 1 de septiembre de 1939 este aparato resultó seriamente dañado, pero fue reparado.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: *Polish Aces of WW2*
Texto de: Robert Gretzyngier y Wojtek Matusiak
Diseño de cubierta: Iain Wyllie
Perfiles de los aviones: Robert Gretzyngier y Wojtek Matusiak
Diseño de las figuras: Mike Chappell
Dibujos en escala: Robert Gretzyngier

Importador en Argentina I.D.E.S.A.
Patagones 2613 – CP 1437 C. Fed.
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
AYERBE y Cia. S.R.L.
Isabel la Católica, 1644 – CP 1269 C. Fed.
Distribuidor en Interior
D.G.P.
Alvarado 2118 – CP 1290 C. Fed.

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-307-7
D.L.: M.49407 – 1999

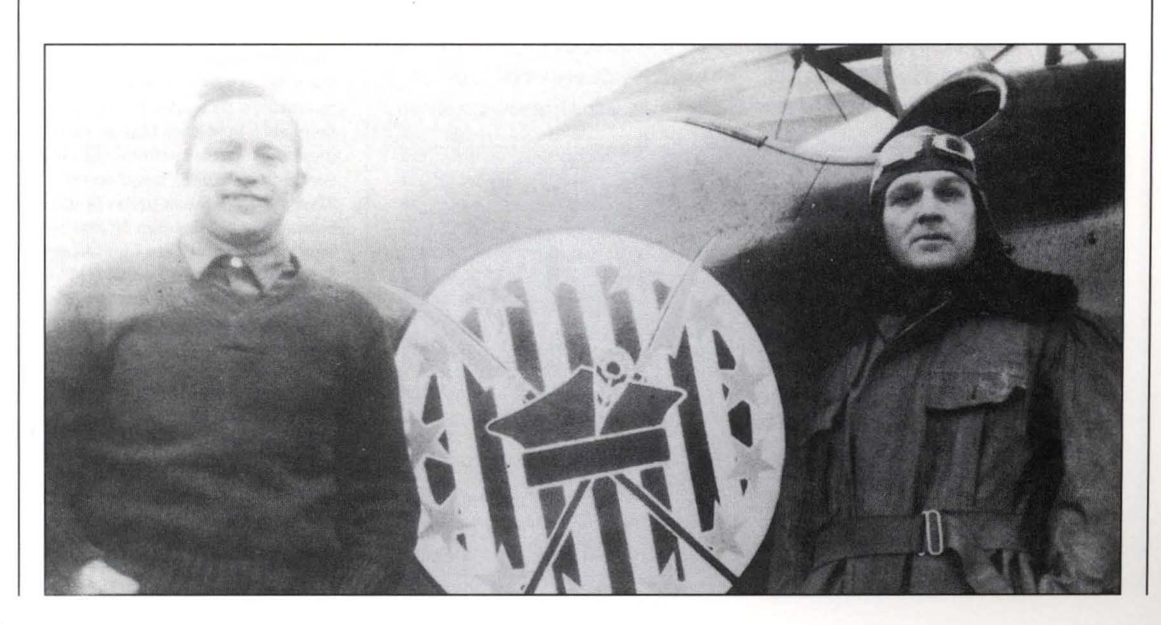
ÍNDICE

EN COMBATE

Según se iba acabando el verano de 1939, la situación política en Europa dejaba pocas dudas en la mente de la mayoría de los pueblos sobre la inminencia de la guerra. El 23 de agosto la PAF (Fuerza Aérea Polaca) se reorganizó en una estructura para la guerra, lo que suponía dispersar los Regimientos Aéreos de sus bases permanentes y desplegar las *Eskadras* individuales de acuerdo con un plan preconcebido. Se estableció *la Brygada Póscigowa* (Brigada de Caza) para la defensa aérea de Varsovia, incorporando cuatro *Eskadras* del *Zgrupowanie Mysliwskie* (Grupo de Caza) del *1 Pulk Lotniczy,* además de la *123 Eskadra* de Cracovia. Las restantes unidades de cazas se asignaron a las unidades del Ejército de Tierra de acuerdo con el concepto imperante de estricta cooperación con las unidades terrestres. El orden de combate de las unidades de cazas polacas, tanto antes como después de su reorganización, se ha relacionado en la Introducción.

Pensando en el ataque alemán, prácticamente todas las unidades de combate se trasladaron de sus bases en tiempo de paz hasta zonas de aterrizaje avanzadas. Entre el 24 y el 31 de agosto todas las *Eskadras* de cazas se trasladaron a pequeños campos de aviación, algunas de ellas cambiando sus bases provisionales varias veces durante esa semana.

Como resultado de este movimiento, cuando los bombarderos alemanes atacaron las bases principales de la FAP la mañana del 1 de septiembre de 1939, todo lo que alcanzaron en términos de aviación fueron algunos aparatos no aptos para el servicio, dejando toda la fuerza de cazas polacos intacta para enfrentarse a la Luftwaffe. Sin embargo, a pesar de haber sobrevivido a la primera serie de bombardeos, los observadores extranjeros daban pocas posibilidades a la FAP de vencer a la superior aviación alemana. Los P. 11 polacos ya se habían enfrentado a los aviones de



Los voluntarios estadounidenses Merian C. Cooper (a la izquierda) y Cedric E. Fauntleroy formaron una unidad completa con personal de EE. UU., conocida como la *Eskadra Kosciuszkowska* (Sqn Kosciuszko) que combatió en la guerra polaco-bolchevique de 1920. El distintivo de esta unidad se componía de las estrellas y las barras de EE. UU. con el sombrero de un campesino polaco superpuesto y con las guadañas preparadas para luchar. Este último elemento fue emblema del levantamiento antirruso de 1794, dirigido por el Gen Kosciuszko. Como también fue general en la Guerra Americana de Independencia, Kosciuszko constituía un modelo perfecto para la hermandad de armas polaco-americana. *(Kopanski)*



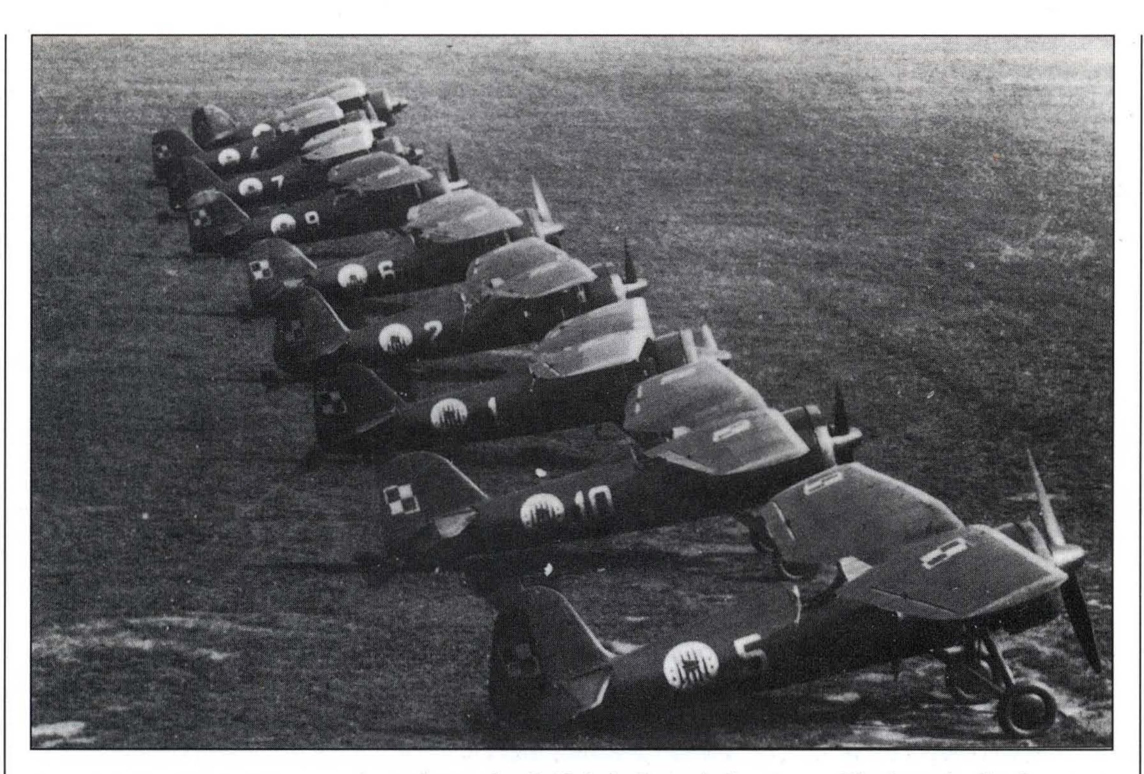
El PWS-26, de fabricación y diseño polacos, era el principal modelo de instrucción utilizado por los futuros pilotos de caza en Deblin. Este avión también se utilizó para practicar técnicas de vuelo sin visibilidad. *(Kopanski)*

reconocimiento Dornier Do 17 antes de la guerra y habían aprendido que éstos volaban demasiado alto y demasiado rápido para ser interceptados. Esta situación se repitió muchas veces durante la campaña, ya que los emplazamientos de las defensas antiaéreas detectaban las incursiones alemanas y daban el aviso de despegue urgente a los cazas para interceptarlas; pero éstos descubrían simplemente que eran incapaces de alcanzar a los atacantes. Fue durante los intentos de entablar combate con las numerosas formaciones alemanas de bombarderos cuando las abrumadas unidades de P. 11 sufrieron sus primeras bajas. Esta lucha desigual favoreció la táctica orientada hacia el combate caza a caza y el reconocimiento previo del enemigo en su aproximación. De esta forma, los pilotos de caza polacos fueron los primeros entre los aliados en volar, tanto en parejas como en formaciones de escuadrones abiertas.

Durante la primera semana de guerra se produjeron varios combates aéreos de gran intensidad y, en la actualidad, se acepta de forma generalizada que el primer derribo de la II Guerra Mundial fue el conseguido por el piloto de un Ju 87 en Cracovia cuando alcanzó a un P. 11c que estaba despegando. Algunos minutos más tarde el por. Wladyslaw Gnys destruyó dos Do 17. Estas primeras acciones no fueron sino meras precursoras del "gran acontecimiento" que tuvo lugar en las proximidades de Varsovia en torno a las 07:15 cuando unos 35 He 111P del II.(L)/LG 1 (mandados por el Hauptmann Alfred Bülowius), escoltados por 24 Bf 110C del I.(Z)/LG 1 (mandados por el Major Walter Grabmann), fueron intercep-



En la Academia de la Fuerza Aérea polaca se daba mucha importancia a la preparación física general de los oficiales cadetes. Aquí, el instructor por. Witold Urbanowicz encabeza una fila de cadetes durante un ejercicio habitual de instrucción de esquí. Justo detrás de él está Stanislaw Juszczak (posteriormente caído en combate con el Sqn Nº 303), seguido de Stanislaw Bochniak (que mandó la Escuadrilla "A" del Sqn Nº 308 al final de la guerra), sin identificar, Boleslaw Kaczmarek (oficial al mando del Sqn Nº 302 al final de la guerra y muerto posteriormente en un caza a propulsión paquistaní durante la década de los cincuenta) y "Dziubek" Horbaczewski. Estos cadetes pertenecían a la 13ª Promoción, que fue la última clase de la Academia de Deblin de la que salieron como oficiales antes del comienzo de la guerra. En la lista oficial de ases de la FAP, Urbanowicz es el segundo y Horbaczewski el tercero. *(Bochniak)*



Cazas de la *111 Eskadra*. Esta unidad heredó la tradición de *Kosciuszko* y siguió utilizando el distintivo campesino de 1920. En esta fotografía (probablemente tomada durante las semanas anteriores al estallido de la guerra), *Blanco 5* y *1* son P.11c, mientras que el resto de los aviones son los más antiguos P.11a. *(Kopanski)*

tados por los P. 11 de la *Brygada Poscigowa*. El primer derribo fue compartido por el ppor. Aleksander Gabszewicz y el kpr. Andrzej Niewiara, que destruyeron entre los dos un Heinkel (Gabszewicz consiguió posteriormente algunas piezas de su timón como trofeo. Su éxito fue rápidamente emulado por otros pilotos, entre los que se encontraban el kpt. Adam Kowalczyk (oficial al mando de la IV/1 *Dywizjon*) y el por. Hieronim Dudwal (de la *113 Eskadra*), los cuales destruyeron sendos He 111 y que, en última instancia, figuraron entre los primeros de la lista de derribos de la fatídica campaña de 1939. En este mismo combate también el ppor. Lokuciewski consiguió un posible derribo compartido, un éxito al que añadiría ocho derribos más durante la guerra.

Cuatro ases más abrieron sus registros el primer día de lo que todavía nadie esperaba que llegara a ser una guerra mundial. Durante sus dos salidas, al kpr. Jan Kremski de la *121 Eskadra* se le acreditó la destrucción de un He 111 y la destrucción compartida de un Henschel Hs 126, al mismo tiempo que por la tarde el por. Marian Pisarek derribó un Hs 126, que compartió con su compañero de la *141 Eskadra*, el kpr. piloto Mielczynski. El avión de reconocimiento alemán realizó un aterrizaje forzoso en el campo, siendo seguido por el ppor. Stanislaw Skalski (de la *142 Eskadra*), que aterrizó con su P. 11c en las proximidades para capturar los mapas y documentos alemanes antes de que la tripulación del Henschel pudiera destruirlos. Durante la incursión de la tarde sobre Varsovia, al ppor. Radomski (*113 Eskadra*) se le acreditó una nueva victoria sobre un Bf 109. En el mismo combate, el por. Gabszewicz fue derribado, convirtiéndose de esta forma en el primer futuro as polaco en usar el paracaídas durante la guerra. Al kpr. Cwynar de la *113 Eskadra* también se le acreditó la destrucción de un avión enemigo sin identificar durante la incursión de Varsovia.

Durante los cinco días siguientes, no menos de doce ases polacos abrie-

Pilotos del *3 Pulk Lotniczy* ejercitan sus destrezas tácticas durante una simulación de combate con maquetas. *(Kopanski)*



Vestidos de modo informal, los componentes del vuelo de la *III/6 Dywizjon* recibe órdenes el 31 de agosto de 1939. Al igual que prácticamente todas las unidades de la Fuerza Aérea Polaca, se habían trasladado a un campo de aterrizaje avanzado y camuflado, dejando desiertas las bases de tiempos de paz para que la *Luftwaffe* las atacara a la mañana siguiente. El avión que se ve delante de los cazas P.11, estacionado al fondo, es un RWD-8 de instrucción (todavía con su registro civil) que había sido requisado en un club de vuelo justo antes del estallido de la guerra. Estas máquinas serían frecuentemente utilizadas para misiones de enlace prácticamente hasta el final de la campaña polaca en octubre de 1939. *(Glówczynski)*

ron sus registros durante duros combates; el por. Feric y el jefe de sección Karubin de la *111 Eskadra*, el por. Lapkowski (*112*), el st. szer. Adamek (*113*), el por. Nowak y el por. Król (ambos de la *121*), el por. Wlasnowolski (*122*), el por. Pniak (*142*), el kpr. Belc (*152*), el por. Koc (*161*), el por. Glówczynski (*162*) y el kpt. Szczesny. El último piloto de esta lista había sido instructor de vuelo hasta el estallido de la guerra, momento en el que pasó a formar parte del Sqn de defensa aérea formado a tal efecto y compuesto por los instructores de la *Szkola Wyzszego Pilotazu* (Escuela Superior de Vuelo) con base en Ulez. Esta unidad reclamó 2 posibles derribos o aviones dañados pilotando los P. 7, que eran considerados incluso más obsoletos que los P. 11. El 4 de septiembre al por. Skalski de la *142 Eskadra* se le habían acreditado 4 derribos y 1 compartido, convirtiéndose de esta forma en el primer as aliado de la II Guerra Mundial.

Después de la primera semana de acciones justo tras la invasión, la intensidad del combate aéreo disminuyó ya, que cada vez había menos aviones polacos útiles para el servicio y el avance de las unidades terrestres



alemanas obligó a las *Eskadras* a retirarse hacia el este. Sin embargo, fue entre el 8 y el 13 de septiembre cuando al mjr. Mümler, oficial al mando de la *III/2 Dywizjon,* se le acreditaron 2 derribos y otros 2 compartidos. El 14 y el 15 de septiembre *Hesio* Szczesny reclamó los únicos derribos confirmados adjudicados a la unidad de instructores de Ulez, tras la "adquisición" del prototipo de caza P. 11g, logrado a partir de los trabajos del PZL. Este avión era una versión sustancialmente mejorada del P. 11 y Szczesny demostró su potencia derribando 2 He 111.

La llegada de Stalin

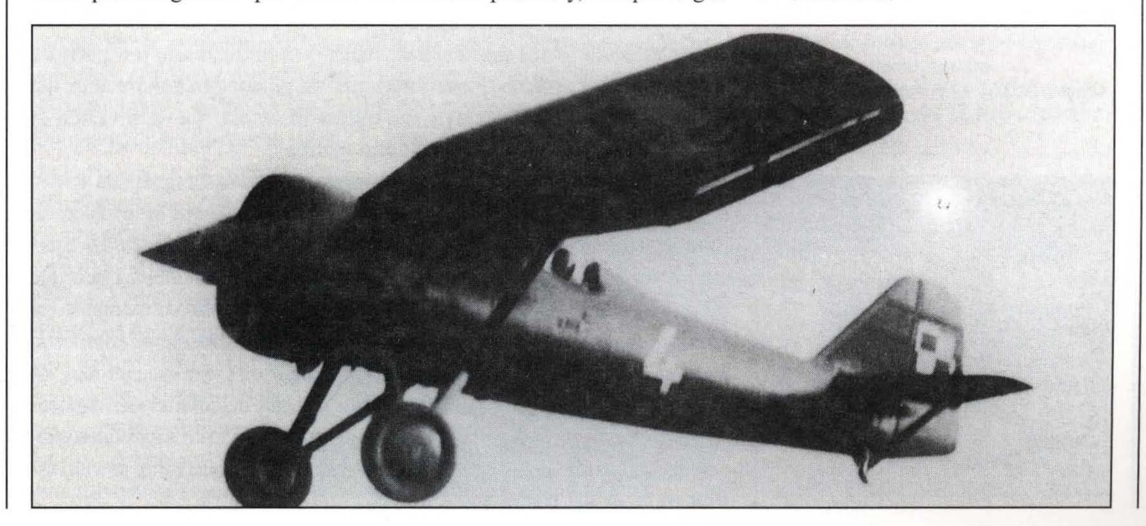
A mediados de septiembre, se reunió una parte importante de la fuerza de cazas polacos en la parte sureste del país, cerca de la frontera con Rumanía, país vecino de Polonia en aquel momento. Se esperaba la llegada en cualquier momento de los prometidos envíos de armamento de Occidente (incluyendo *Hurricane* y MS.406), dirigidos a los puertos rumanos del Mar Negro tras la captura alemana de los puertos del Báltico.

Mientras el Ejército de Tierra polaco se retiraba hacia el este, la situación parecía menos desastrosa para los defensores sitiados, ya que la parte oriental de Polonia estaba cubierta de bosques y marismas que harían la *Panzerwaffe* (Arma Acorazada) del enemigo prácticamente inútil. Esta zona favorecería a la infantería y a la caballería, que eran mayoritarias en el Ejército de Tierra polaco. Como se demostró posteriormente en las guerras ruso-finesas, la defensa de este territorio podría haber resultado muy eficaz...

Sin embargo, el 17 de septiembre el Ejército Rojo soviético invadió Polonia para asegurarse que tal defensa no fuera posible y, aunque la gue-

El Mjr Mieczyslaw Mümler, oficial al mando de la *III/3 Dywizjon*, aparece con sus pilotos. Mümler fue uno de los que obtuvieron mejores resultados en la campaña de 1939, confirmándosele 2 aviones alemanes destruidos y 2 compartidos. Conseguiría 1 derribo y otro compartido en Francia en junio de 1940, además de una victoria más en la Batalla de Inglaterra. *(Kopanski)*

El caza PZL P.7a era obsoleto, incluso comparado con el P.11c y, aunque con poca potencia y con poco armamento, fue utilizado con cierto éxito por los pilotos de algunas *Eskadras* que todavía estaban equipadas con este modelo en 1939. Este avión en concreto estuvo en servicio con la Academia de Vuelo Avanzado en Ulez (la letra en clave "U" casi se puede distinguir a la derecha del distintivo de la FAP bajo el ala). *(Wandzilak)*





Cazas P.11 camuflados y sus pilotos en el campo de aviación de Mlynów, a mediados de septiembre de 1939. Destaca que en esta fase de la invasión se borraron apresuradamente los emblemas de todas las unidades y los números en clave para hacer los aviones menos visibles sobre el terreno. El tercero por la derecha es el kpr. Michal Cwynar, mientras que en el extremo de la derecha está el st. szer Mieczyslaw Adamek. Ambos pilotos consiguieron sus primeros derribos con la *113 Eskadra* en 1939 antes de convertirse en ases con la RAF. *(Cwynar)*

rra en los dos frentes siguió hasta octubre, fue aquel día cuando Polonia resultó verdaderamente vencida. Como se combatía en aquel momento en un conflicto con dos frentes, las principales unidades debían tener cuidado de no quedar rodeadas por las fuerzas soviéticas que avanzaban. El reconocimiento aéreo fue más importante que nunca para determinar dónde se encontraba el enemigo y, dado que la Luftwaffe se había asegurado el control del espacio aéreo, eran los cazas P. 11 los que, principalmente, realizaban estas misiones, ya que mantenían las mejores posibilidades de supervivencia. Durante una de estas salidas, el 17 de septiembre, se destruyeron o dañaron varios aviones soviéticos; el ppor. Tadeusz Koc de la *161 Eskadra* se convirtió en el futuro único as polaco al que se le atribuyó la destrucción de un avión comunista cuando derribó un avión de reconocimiento Polikarpov R-5 en aquella fecha. Al día siguiente, se ordenó a las unidades de la FAP que cruzaran la frontera con Rumanía, ya que era evidente que las tropas soviéticas estaban a punto de capturar los campos de aviación desde los que operaban.

Sin embargo, las pequeñas unidades de apoyo aéreo siguieron operando en el este de Polonia justo hasta el final de los combates armados. Curiosamente, estos vuelos no fueron realizados solamente por personal polaco ya que, después de la partición de Checoslovaquia, un grupo de aviadores checos había huido a Polonia en un intento de continuar volando. Estos pilotos eran vistos con cierto recelo por parte de las autoridades polacas (posteriormente, los polacos fueron tratados del mismo modo en Occidente) y, en última instancia, fue la invasión la que cambió el punto de vista del alto mando.

Cuando finalmente los checos formaron una unidad regular de vuelo, su primera tarea fue la de participar en la defensa contra la invasión de Stalin. Siguieron combatiendo, causando bajas en las unidades del Ejército Rojo antes de escapar a Rumanía a finales de septiembre. Dado que las autoridades checas en el exilio tenían mucho cuidado de mantener relaciones amistosas con la URSS, estos pilotos inicialmente se adhirieron a las unidades de la FAP en Occidente en lugar de crear escuadrones independientes con personal checo. Entre los que decidieron permanecer con los polacos incluso después de la formación de los escuadrones checos en Inglaterra se encontraba Josef Frantisek, que más tarde se convertiría en un as del *Hurricane.*

LOS TURISTAS DE SIKORSKI

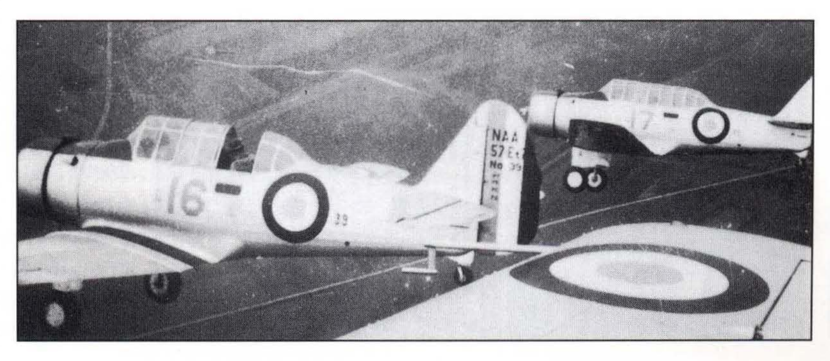
Después del desmoronamiento de la resistencia polaca ante la abrumadora diferencia de fuerzas, la mayoría de los pilotos supervivientes de la FAP de todas las graduaciones consiguieron entrar en las neutrales Rumanía o Hungría. Inicialmente fueron internados en estos países, pero mediante sobornos o con persuasión pronto se convirtieron en `estudiantes´, `artistas´ y otros en `turistas´, permitiéndoseles de esta forma continuar su viaje. Cumpliendo las órdenes del general Sikorski (nuevo jefe supremo de la FAP) se dirigieron a Francia, la mayoría en barco desde puertos rumanos, yugoslavos o griegos, vía Siria, Líbano o Malta, aunque algunos fueron por tierra a través de Italia.

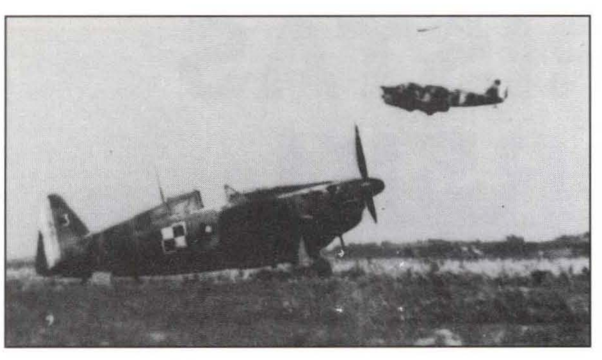
Los alemanes capturaron a pocos aviadores polacos, ya que la mayoría de los que permanecieron bajo la ocupación nazi se las arreglaron para volver a ser simples `civiles´. Posteriormente, muchos viajarían ilegalmente a través de las montañas de Tatra hacia Eslovaquia, desde allí a Hungría o Rumanía y a lo largo de las rutas descritas anteriormente. Otros se quedaron en Polonia y se unieron al Ejército Local en la resistencia. De aquellos que se rindieron en el territorio controlado por los soviéticos, unos pocos lograron escapar a través de los países bálticos y escandinavos para poder seguir combatiendo. Los que no tuvieron tanta suerte pronto acabaron en *gulags* donde muchos perecieron junto con cientos de miles de sus compatriotas; la mayoría de los oficiales (incluyendo el personal de la FAP) encontraron un triste final en las ejecuciones masivas.

Para los que escaparon, el final de 1939 y el comienzo de 1940 supusieron la llegada de muchos de ellos a Francia, y en abril no menos de 8.500 aviadores habían llegado a Occidente. Allí hallaron un país entumecido por la llegada de una `guerra falsa´, ¡encontrándose con muchos franceses pacíficos que consideraban a los polacos responsables del estallido de las hostilidades!

Tras haber recibido una bienvenida no muy cálida de sus aliados, los aviadores polacos se reunieron en el centro principal de instrucción de Lyon, organizados por el plk. Stefan Pawlikowski, que era bien conocido en Francia por sus hazañas como piloto de caza durante la Primera Guerra Mundial. Pawlikowski ejerció su influencia para conseguir el apoyo de los pilotos franceses de la Gran Guerra, personas éstas que demostraron ser convenientemente útiles durante la formación del centro polaco y, posteriormente, durante el pánico de la evacuación unos meses más

Durante la instrucción de transformación en Francia, los pilotos, polacos pilotaron diversos modelos, incluyendo el norteamericano NAA.57Et2, que fue el predecesor del T-6 Texan/Harvard. *(Wandzilak)*





El Morane-Saulnier MS.406C1 fue con mucho el modelo de caza aliado más utilizado en la Batalla de Francia. Este avión fue fotografiado en el campo de aviación de Lyon-Bron, que sirvió como base principal para la Fuerza Aérea polaca en Francia. Destaca el Caudron Goeland bimotor con distintivos polacos despegando del suelo. ***(Wandzilak)***

tarde. Muchos pilotos polacos comenzaron a perfeccionar su francés (que muchos ya hablaban con fluidez), mientras que otros se ofrecieron voluntarios para ser instruidos en bombarderos monomotores en Gran Bretaña. Algunos pilotos de caza que no veían perspectivas de realizar vuelos operacionales en Francia también se dirigieron al Reino Unido. Sin embargo, la mayoría permaneció en Francia donde el primer grupo comenzó la reconversión a los Morane-Saulnier MS.406 a comienzos de 1940. El 7 de enero de 1940 veinte pilotos fueron enviados al *Centre d'Instruction d'Aviation de Chasse* (Centro de Instrucción de la Aviación de Caza) en Montpellier para su formación.

El 17 de febrero se firmó el *Accord Technique Relatif à la Constitution des Forces Aériennes Polonaises en France* (Acuerdo técnico relativo al establecimiento de la FAP en Francia), permitiéndose de esta forma la posibilidad de la reconstitución de la FAP, que contaba con el apoyo técnico francés; la esperanza volvió al personal de la Fuerza Aérea, que había pasado el frío invierno en los barracones sin calefacción de Lyon. Por aquel entonces, el primer grupo de pilotos ya había finalizado su instrucción, regresando a su vez como instructores para dedicarse a tareas de formación. Se establecieron dos grupos más en el campo de aviación de Lyon-Bron bajo el mando del mjr. Kepinski y del mjr. Pamula, respectivamente. En total, en 1940 se instruyó a más de 70 pilotos en el MS.406. El kpt. (en la actualidad General) Pierre Rougevin-Baville fue el responsable de la instrucción de los pilotos polacos, y más tarde lo recordaba así:

"Inmediatamente después de evaluarlos en el aire comprendí que tenían poco que aprender sobre el combate aéreo; algunos ya habían acreditado victorias en Polonia. Tan sólo era necesario que se familiarizaran con el MS.406, además de iniciarles en nuestras formaciones, señalización y servicios."

El grupo de Montpellier finalizó su instrucción a finales de marzo y, el día 27, responsables franceses y polacos visitaron Lyon-Bron para participar en la adjudicación ceremoniosa de destinos del personal en unidades francesas. Los pilotos del *Groupe Montpellier* (Sqn de Montpellier) fueron divididos en secciones y adscritos a unidades francesas (*Groupe de Chasse* GC III/1, I/2, III/2, II/6, III/6 y II/7). Cada sección (con un equipo de personal de tierra polaco) disponía de tres flamantes MS.406 nuevos adornados con distintivos polacos en el fuselaje.

En la sección del por. Kazimierz Bursztyn, que fue adscrita al GC III/1 *Le Renard Clignotant* ("el zorro que pestañea"), se encontraba el ppor. Gnys que, después del posterior ataque alemán contra los Países Bajos, compartió la destrucción de un He 111 en Bélgica el 12 de mayo de 1940; cuatro días después se le acreditaron los derribos compartidos de dos Do 17, convirtiéndose de esta forma en el primer piloto polaco en llegar a ser un as durante la campaña francesa.

A pesar del éxito de Gnys, la sección adscrita al GC II/7 llegaría a ser finalmente la *Patrouille polonaise* más eficaz de la Batalla de Francia. Entre sus pilotos se encontraban el por. Wladyslaw Goethel (el ofi-

cial al mando del GC), el ppor. Król y el kpr. Nowakiewicz, apoyados por tres mecánicos, un armero, un electricista, tres técnicos de apoyo y tres soldados.

La *Patrouille polonaise* se enfrentó por primera vez a un avión enemigo el 2 de mayo de 1940, cuando Goethel y Nowakiewicz derribaron un He 111. Poco tiempo después de esta acción, el pplk. piloto Mümler llegó al GC II/7 directamente desde el centro de instrucción de Bron, tras la adscripción de su último grupo de alumnos pilotos a otras unidades de caza francesas del frente.

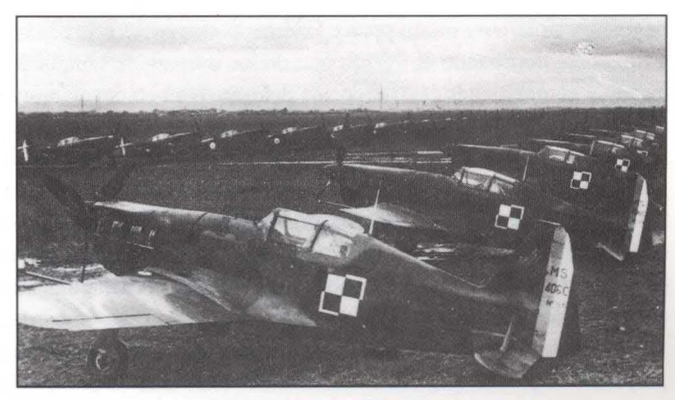
Aunque los diversos documentos de guerra ofrecen registros de los combates de la sección polaca GC II/7 que difieren ampliamente, dos acciones destacan de forma sobresaliente. A última hora de la tarde del 1 de junio de 1940, el pplk. Mümler derribó un He 111 cerca de la frontera suiza bajo la mirada atenta de la sección de cazas de este país. También reclamó un segundo He 111 compartido con los cazas franceses del GC II/7 durante esta misión, pero nunca recibió la confirmación de este derribo.

Mümler describió la última acción de esta sección polaca el 15 de junio:

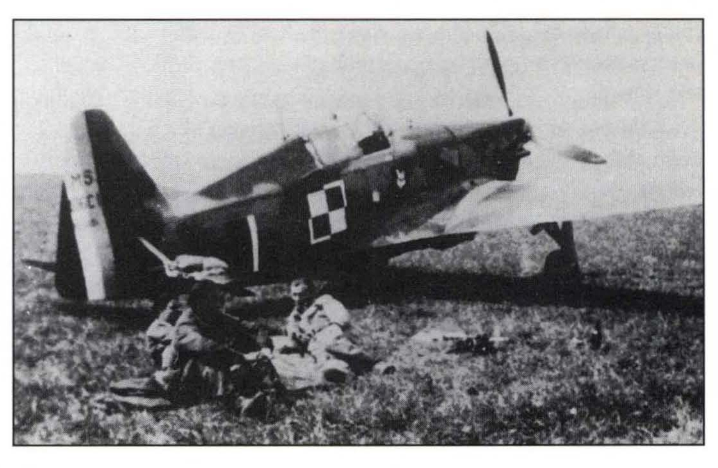
"Estaba en la sección mandada por el ppor. Valentin, con el kpr. Nowakiewicz. Después de algún tiempo nos encontramos en nuestra zona con un grupo de Do 17. Rompimos su formación inmediatamente y yo elegí uno para mí mismo. Mi primer ataque tuvo éxito, ya que pude observar que dos miembros de la tripulación abandonaban el avión y abrían los paracaídas. Pasé muy cerca de ellos y pude ver el horror en sus rostros. También me di cuenta de que otro Dornier era atacado por un Dewoitine (D.520) a baja altura. Era Nowakiewicz. Atacamos ese bombardero dos veces pero los alemanes volaban justo por encima de la superficie y resultaba difícil apuntarles, especialmente porque el ametrallador posterior se defendía obstinadamente. Nowakiewicz lo dejó y se fue a casa, pero yo estaba deseoso de terminar.

Después de otro ataque estaba seguro de acabar con él. Fue entonces cuando sentí que había sido alcanzado, pero no sabía si era el ametrallador o el fuego desde tierra. Mi Dewoitine era completamente controlable pero el glicol estaba salpicando el parabrisas. No era ninguna broma, el motor podía bloquearse en cualquier momento. Viré hacia el sur. Cuando me acercaba a la ciudad de Langres la temperatura del aceite subió y el motor comenzó a vibrar. Mi altitud era de 1.000 m y me puse a buscar un lugar para aterrizar. Parecía extraño que no hubiera movimiento en las carreteras de abajo. Vi humo sobre la ciudad de Grey, parecía como si hubiera sido bombardeada no hacía mucho. Mi motor dejó de funcionar completamente. Estaba a unos 12 km del campo de aviación. Tenía que sobrevolar un bosque, cruzar un río y aterrizar. Mi avión estaba perdiendo altitud y velocidad. Vi el río. Podía aterrizar en cualquier orilla pero pensé que era razonable aterrizar al este. Vi un campo ligeramente ascendente. Desplegué el tren de aterriza-

El *Groupe Montpellier* fue esencialmente un escuadrón de caza polaco que se dividió en secciones independientes y agregadas a unidades francesas. Cada uno de estos últimos escuadrones envió una sección de tres aviones a Lyon el 27 de marzo de 1940 para una ceremonia de bienvenida en la *Armée de l'Air* para los recién instruidos pilotos polacos. Los tres MS.406 que se ven en primer plano en esta fotografía fueron agregados al GC III/1. El Nº 1031 (el más próximo a la cámara) fue pilotado por el por. Bursztyn, mientras que el avión situado junto a él (Nº 936) fue asignado al ppor. Gnys; este último piloto se convertiría posteriormente en el primer as polaco de la Batalla de Francia. *(SHAA Zaleski)*



je y los *flap,* desconecté el contacto y aterricé. Me detuve justo delante de un bosque. El motor bullía como una tetera. Antes de salir de la cabina oí granadas de artillería en las proximidades. Sin apenas tiempo de soltar el atalaje del paracaídas corrí hacia el bosque. Allí encontré a un soldado francés que me contó que los alemanes habían cruzado el río."



El por. Kazimierz Bursztyn del GC III/1 descansa con su personal de vuelo polaco entre vuelo y vuelo. A su MS.406 *Blanco 1* se le asignó el número 1031. *(Koniarek)*

En el momento de la rendición francesa, los pilotos polacos del GC II/7 habían conseguido los siguientes registros: kpr. Nowakiewicz (mejor piloto polaco de la Batalla de Francia) 3 derribos y 2 compartidos; por. Król, 2 derribos y 1 probable; pplk. Müller, 1 derribo y 1 compartido, además de 1 seriamente dañado; y por. Goethel, 1 derribo (sin confirmar por las autoridades polacas).

La sección del por. Józef Brzezinski, agregada al GC I/2 *Cigognes* ("Cigüeñas"), también se había distinguido durante los combates en Francia, siendo el ppor. Chalupa su piloto más eficaz. En las semanas iniciales de la campaña, los campos de aviación del GC I/2 en Xaffevilliers y Ochey habían sido bombardeados dos veces por los alemanes y el ataque del 27 de mayo le costó a la unidad casi todos sus MS.406. Antes de estas incursiones devastadoras, Chalupa junto con el plut. Antoni Beda habían alcanzado un bombardero Ju 88 el 11 de mayo que escapó dejando un rastro de humo negro. Seis días después, el primero de estos pilotos tuvo que realizar un aterrizaje forzoso con el motor ardiendo, siendo debidamente trasladado a un hospital. Sin embargo, para el día 21 ya estaba de vuelta con su unidad.

El 5 de junio *la Patrouille polonaise* del GC I/2 (que había cubierto sus bajas del 27 de mayo con MS.406 del GC II/7) interceptó un Ju 88 solo al noroeste de Clairvaux; el por. Chalupa y el plut. Beda (junto con un piloto francés) derribaron rápidamente al intruso, siendo ésta la primera victoria confirmada de la *Patrouille polonaise* del GC I/2. Tres días después, esta unidad se enfrentó a una gran formación de bombarderos bimotores escoltados por Bf 109. En el combate resultante se informó de que se habían derribado nueve aviones enemigos, reclamando el por. Chalupa la destrucción en particular de un Bf 109. Poco después, aquella misma tarde, este piloto polaco interceptó dos Ju 87 sobre Beauvais y Soissons, derribando él mismo uno de los aviones de bombardeo en picado y compartiendo la destrucción del segundo con dos pilotos franceses.

El escuadrón de Finlandia

A finales de noviembre de 1939 la Unión Soviética invadió Finlandia y mientras Francia y Gran Bretaña comenzaron a formar fuerzas expedicionarias, también se invitó al gobierno polaco en el exilio a participar en este combate contra la Unión Soviética dado que, por supuesto, ésta había entrado en guerra con Polonia desde el 17 de septiembre. Los preparativos para la guerra en el frente soviético-finés avanzaron rápi-

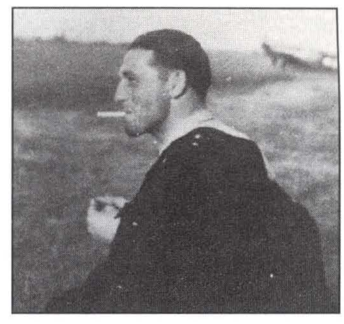
damente, con la formación de un Sqn polaco (mandado por el mjr. Józef Kepinski) equipado con MS.406 en Lyon-Bron; esta unidad iba a ser la única en formar parte de una fuerza multinacional enviada desde Europa occidental. Aparte de los MS.406, también se enviaron a los polacos Caudron-Renault C.714 *Cyclone*, ya que ambos modelos habían sido exportados con anterioridad a Finlandia.

Sin embargo, antes de que la unidad polaca pudiera finalizar su formación, los fineses firmaron de improviso un alto el fuego con la Unión Soviética el 12 de marzo de 1940; por consiguiente, el Sqn de Finlandia se convirtió en el *Groupe de Chasse Polonaise de Varsovie* I/45 el 6 de abril de 1940. Dos días después de la invasión alemana, se ordenó al GC I/45 la reconversión completa al CR.714. En consecuencia, el 18 de mayo los pilotos fueron a Villacoublay para recoger sus nuevos aviones pero quedaron frustrados al comprobar que aunque el Caudron era un excelente "juguete" de vuelo (había sido desarrollado a partir de los aparatos de carreras *Coupe Deutsch de la Meurthe* de mediados de la década de los años treinta) no era apto para el combate; la *Armée de l'Air* ya había declarado este avión como inadecuado para sus unidades de caza.

En este punto, el funcionamiento de los *Cyclone* todavía sufría dificultades iniciales, por lo que se asignó un equipo de ingenieros de la fábrica a la unidad polaca en un intento de corregir el sistema hidráulico extremadamente inestable y el mecanismo de paso de la hélice. A pesar de los mejores esfuerzos de los ingenieros, los fallos de funcionamiento dejaron en tierra tantos CR.714 que las autoridades francesas prohibieron la instrucción en este modelo. Sin embargo, en aquel momento la Batalla de Francia estaba en su apogeo y el mjr. Kepinski no quería esperar a que llegaran los sustitutos prometidos, los *Bloch* MB.152. Ordenó que se finalizara la instrucción. El 27 de mayo, el GC I/45 estaba completamente operacional con sus dos escuadrillas de CR.714 preparadas para combatir.

El 2 de junio la unidad se trasladó a Dreux y, seis días después, se enfrentó a una formación de Bf 110, derribando a cinco de ellos; dos fueron víctimas del por. Czerwinski (uno de los aviadores más eficaces de esta unidad). El por. Glówczynski del GC I/45 se convirtió en un héroe a la mañana siguiente (9 de junio) cuando se le reconoció la destrucción de un Bf 109 y dos probables derribos. Antes de esta salida, el ppor. Jerzy Czerniak, el compañero de Glówczynski, le había prometido protegerle la cola. Más tarde describió así esta acción :

"Llegamos casi hacia el sol y *Czesiek* (Glówczynski) atacó mientras yo le seguía como si fuera su hélice. Desbloqueé mis cañones, sólo por si acaso, ya que nunca se sabe lo que los Messerschmitt van a querer hacer. Esto resultó ser bastante útil ya que, se lo pueden imaginar, cuando saltamos en medio de ellos y *Czesiek* sin contemplaciones cogió a uno por la cola, los otros le siguieron sin preocuparse de mí. Esperé a que se desarrollara la acción. *Czesiek* estaba disparando a su víctima que intentaba trucos de todo tipo para escapar, pero en vano. Yo seguí a *Czesiek* en todo momento, prestando especial atención a un Messerschmitt que había decidido llevarse la vida de mi amigo. Cuando su mala educación se hizo peligrosa decidí poner fin a tal espectáculo. El Messerschmitt atacó a *Czesiek* por detrás e incluso disparó una ráfaga cuando me puse encima de él y le envié una buena ráfaga a la cabina. Evidentemente fue bien dirigida, ya que inmediatamente se sentó de es-



Antes de entrar en la *Armée de l'Air*, el ppor. Wladyslaw Gnys había sido el primer piloto polaco (y aliado) en derribar un avión alemán la mañana del 1 de septiembre de 1939. También fue el segundo piloto polaco en convertirse en as cuando compartió la destrucción de un Do 17 sobre Bélgica el 16 de mayo de 1940. *(SHAA vía Zaleski)*



Al por. Dudwaf se le confirmaron cuatro derribos en 1939 antes de huir de Polonia hacia Francia. Después de su conversión al MS.406, Dudwaf fue destinado a la sección polaca del GC II/10, pero murió durante su primer combate el 7 de junio de 1940. Durante este enfrentamiento también se derribaron varios Bf 109 aunque la unidad francesa reclamó realmente menos de los que la Luftwaffe admitió como perdidos. Por lo tanto, es posible que Dudwaf pudiera haber alcanzado el grado de *as* en los minutos antes de su muerte (*Pawlak*).

Aunque el Caudron-Renault CR.714 *Cyclone* era agradable de pilotar, era prácticamente inservible en combate. Sin embargo, el GC I/45 con personal polaco utilizó este modelo en acción a comienzos de junio de 1940 (fue la única unidad que lo hizo), consiguiendo algunas victorias con él.



paldas. Le lancé otra y el Me decidió retirarse del combate pero era demasiado tarde. No dejé que `mi amigo´ escapara hasta que cayó en forma de un `pequeño regalo´ en el patio trasero de un granjero francés. Después del combate me encontré con *Czesiek* y resultó que él también había acabado con su Me."

Los Bf 109 se estrellaron al sur de Andelys. Éste fue el quinto derribo de Glówczynski dado que ya había reclamado 3 y 1 compartido en 1939.

Se confirmó que un total de 4 Bf 109 y 3 Do 17 resultaron destruidos el 9 y el 10 de junio frente a la pérdida de 3 pilotos y 7 CR.714. El segundo día la unidad se trasladó a Sermaises y, tres días después, a Chateauroux-La Martinerie, donde recibieron tres MB.152. Se asignaron dieciséis pilotos al GC I/1 y al I/8 en Rochefort, adonde se trasladó el GCI/45 el 17 de junio. Al día siguiente, el kpt. Wczelik y el plut. Markiewicz derribaron un He 111 sobre el mar lo que, finalmente, constituiría la última victoria aliada de la Batalla de Francia. Aquella noche el Sqn abandonó sus Caudron restantes y sus dos MB.152 en Rochefort y, el 19 de junio, los aviadores embarcaron en un buque en La Rochelle con destino a Gran Bretaña.

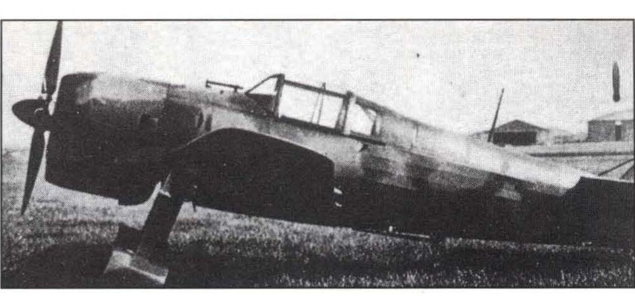
La escasez crónica de aviones (todos los cazas disponibles habían sido enviados a las unidades del frente) hizo que los pilotos de los Escuadrones polacos (3° y 4°) se vieran forzados a formar nueve secciones que fueron debidamente asignadas a las unidades de caza francesas a mediados de mayo en lugar de operar de forma autónoma como el Sqn de Montpellier y el GC I/45. Otros alumnos de Bron se dedicaban a la protección de 11 bases, fábricas y centros industriales en pequeñas unidades llamadas *ELD* (*–Escadrille Légère de Defense* Escuadrilla Ligera de Defensa–) o *ECD* (*Escadrille de Chasse et de Defense* –Escuadrilla de Caza y Defensa–), apodadas las *Escuadrillas de las chimeneas*.

La más activa fue la escuadrilla de Romorantin bajo el mando del kpt. Tadeusz Opulski que, como la mayoría de sus pilotos (incluyendo al por. Lapkowski y al ppor. Lokuciewski), tenían en su haber victorias durante la campaña de 1939. Durante la defensa de la cadena de montaje de Morane-Saulnier y los hangares de FK.58 y MS.406 añadieron a sus registros un total de 6 derribos y 2 probables. Otra *Escuadrilla de chimeneas* eficaz fue la que defendió la cadena de montaje del *Curtiss Hawk* 75 en Bourges, bajo el mando del kpt. Kosinski y en la que se encontraban el por. Wesolowski, el plut. Pietrasiak y el kpr. Kremski; derribaron 4 He 111 y dañaron otros 4 más.

Según se aproximaba la rendición de Francia, las *Escuadrillas de las chimeneas* polacas utilizaron muchos tipos diferentes de aviones; la sección ECD I/55 del mjr. Krasnodebski (volando en defensa de Etampes) utilizó los FK.58, los MS.406 y los MB.152. El por. Zumbach escribió posteriormente:

"Llegué a un nuevo campo de aviación (Villacoublay, cerca de París) junto con Zdzislaw (Krasnodebski) el 10 de junio. Tardamos más de siete horas en recorrer 50 kilómetros debido a que las carreteras estaban congestionadas. El 11 de junio comenzamos a volar para la defensa de París. La comunicación ya estaba cortada y normalmente despegábamos por el sonido de los aviones enemigos. Allí fue donde recibimos los nuevos aviones *(Arsenal VG)*, buenos tanto por

su aspecto como por su funcionamiento. Después de dos días de infructuosas persecuciones en el aire se oyó un rugido que indicaba que los *Jerrie* estaban a sólo unos pocos kilómetros de distancia. Aquella noche, durante una terrible tormenta, nos trasladamos a Etampes. Yo llevé un *Curtiss* y un *Arsenal*. Zdzislaw llevó un *Morane* 410. Los siguientes días volamos desde Etampes, patrullando la carretera París-Orléans ya que en cualquier momento aparecería el `alemán´ bombardeando y castigando la carretera y provocando el pánico."



Los exóticos modelos extranjeros no sólo se utilizaron como aviones de instrucción ya que algunos pilotos polacos, incluyendo el futuro as Jan Falkowski que mandaba la escuadrilla polaca de Cognac, también pilotaron el caza holandés Koolhoven FK.58C1, sin que éste les gustara. *(Wandzilak)*

Más de 130 pilotos de caza polacos volaron operacionalmente durante la Batalla de Francia. Se les confirmaron 60 victorias frente a la pérdida de 13 pilotos en combate, a causa de por los bombardeos y los ataques alemanes.

Después de la rendición francesa el 18 de junio, el Gen Sikorski ordenó a todos los militares polacos que huyeran hacia Gran Bretaña. Sin embargo, ésta no fue una tarea fácil para los pilotos de caza polacos agregados a las unidades francesas en el frente o para los grandes grupos de alumnos pilotos de los centros de instrucción. La mayoría se trasladaron hacia el sur con sus unidades y, después de su disolución, se dirigieron a Port Vendres, Marsella o Biarritz para embarcar en buques. Muchos volaron hasta África donde, con las últimas gotas de combustible, llegaron a Orán y Túnez en sus *Hawk*, MB.152, MS.406, D.520, en pequeños aparatos o en aviones privados requisados. Desde allí fueron por mar hasta Gran Bretaña vía Gibraltar.

La única unidad polaca que llegó a Gran Bretaña con sus aviones fue la *Escuadrilla de las chimeneas Chateauroux* del por. Henneberg. Más tarde lo narró de la siguiente forma:

"Después de recibir la información de que los alemanes estaban cerca de Bourges (a 60 km de Chateauroux), decidí trasladarme a Burdeos con todo el personal. A las 19:00 horas toda la escuadrilla despegó: un *Bloch* 152, dos *Bloch* 151 y un Caudron-Simoun, pilotados por el ppor. Wielgus y por el chor. Pokrzywka. Los Bloch 151 fueron pilotados por el ppor. Witold Retinger y por el ppor. Bruno Kudrewicz. Cuando llegamos a Burdeos, donde recibí información de que los primeros grupos de aviadores polacos ya estaban esperando en el puerto para su evacuación, decidí volar hacia Inglaterra. El 18 de junio a las 08:30 horas toda la sección despegó desde Burdeos y aterrizó en Nantes sobre las 10:00 horas. En Nantes me puse en contacto con un Wg Cdr de la RAF, a quien no conocía, con la pregunta de si podíamos volar hacia Inglaterra. Recibí la respuesta afirmativa, las indicaciones para el campo de aviación de Tangmere y una carta para el CG de aquella base. Después de repostar combustible, salimos de Nantes a las 14:00 horas. A las 16:30 aterrizamos en Tangmere y, tres horas después, nos trasladamos a Andover. A la tarde siguiente me ordenaron volar con mi escuadrilla hasta Netheravon, donde dejamos los aviones franceses."

Para la mayoría de los pilotos polacos, el episodio francés finalizó justo como había comenzado: en un barco. Esta vez el objetivo de su viaje fue la "Isla de la última esperanza". Sin embargo, el "turismo" estaba a punto de finalizar, ya que no había ningún otro lugar adónde ir.

LA BATALLA DE INGLATERRA

Como ya se ha mencionado brevemente en el capítulo anterior, varios pilotos polacos que no esperaban realizar vuelos operacionales en Francia se habían ofrecido voluntarios como instructores de aviación en Gran Bretaña poco después de llegar a Europa Occidental; los primeros de estos pilotos fueron absorbidos por la RAF en enero de 1940. La Fuerza Aérea había previsto inicialmente utilizar los aviadores polacos exclusivamente dentro de las recién formadas unidades de bombarderos y entre los que aceptaron la transformación, en un intento desesperado de volar operacionalmente, se encontraban, una vez más, ases como Skalski y Urbanowicz.

Sujetos a la instrucción en todos los aspectos relacionados con los procedimientos y las normas de la RAF, los exmiembros de la FAP descubrieron que la falta de un idioma común afectaba de forma significativa a su avance, puesto que pocos hablaban inglés. Este problema no se había producido en Francia, ya que los polacos habían disfrutado de una relación especial con este país durante muchos años, lo que hizo que la mayoría de los pilotos aprendieran francés; también hablaban alemán o ruso (los idiomas de los enemigos).

Después de la caída de Francia, Gran Bretaña se quedó sola en la lucha contra los alemanes. Una vez que se solucionaron los problemas iniciales con el idioma, los primeros pilotos de caza polacos que hablaban inglés fueron destinados a los escuadrones de la RAF en julio de 1940, donde pronto realizaron salidas operacionales. La mayoría del resto de antiguos pilotos de la FAP aprendieron rápidamente los procedimientos ingleses y, una vez en el frente, su experiencia y su táctica de combate resultaron ser sorprendentemente buenas.

Los Plt Offs Urbanowicz, Witorzenc y Ostoja-Ostaszewski aparecen en el cuartel de la FAP en Blackpool, esperando sus respectivos destinos en los escuadrones de la RAF a mediados de 1940. Durante la Batalla de Inglaterra consiguieron un número total de más de 20 derribos confirmados. Cabe destacar que a comienzos del verano de 1940 los polacos llevaban los uniformes reglamentarios de la RAF adornados con distintivos en el hombro con la palabra 'POLONIA' y un águila de la FAP en el bolsillo superior izquierdo de la guerrera. Posteriormente, la tradicional *gapa* polaca (alas de los pilotos) sustituiría a sus equivalentes de la RAF mientras el águila se trasladaría de la guerrera a la gorra, donde había estado anteriormente en Polonia.



La primera victoria aérea reclamada por un piloto polaco en la RAF se consiguió el 19 de julio de 1940, cuando el Flt Lt Ostowicz del Sqn Nº 145, compartió el derribo de un He 111 con el Plt Off M. Newling; por desgracia, Ostowicz, también se convertiría mas tarde en el primer piloto polaco muerto durante la Batalla de Inglaterra (el 11 de agosto). Un compañero polaco del Sqn Nº 145 el Plt Off Witold Urbanowicz se convertiría posteriormente en el "as de ases", Había abierto su lista de victorias con el Sqn Nº 601 el 8 de agosto cuando derribó un Bf 109 del I./JG 27 y, después de completar este éxito con otro derribo cuando formaba parte del Sqn Nº 145, fue destinado al Sqn (polaco) Nº 303, donde se convertiría en el as más importante de la FAP en esta unidad.

Antes de que se formaran y se instruyeran las unidades polacas dentro de la RAF, casi 100 pilotos polacos habían reforzado los escuadrones de caza establecidos (incluyendo las unidades de combate nocturno de Blenheim). Los polacos se solían trasladar con frecuencia de una unidad a otra y muchos combatieron en dos o más escuadrones de la RAF. Durante la Batalla de Inglaterra volaron operacionalmente con los Escuadrones Nº 17, 23, 32, 43, 54, 56, 65, 74, 85, 111, 145, 151, 152, 213, 229, 234, 238, 249, 253, 257, 501, 601, 603, 605, 607, 690 y 615.

Analizando unidades concretas, el Sqn Nº 501 ostentó tres ases polacos durante el verano de 1940, a saber, el Plt Off Witorzenc (quien consiguió 4 derribos y 1 compartido), el Plt Off Skalski (que también consiguió 4) y el Sgt. Glowacki. Este último se convirtió en "as en un día" el 24 de agosto cuando derribó 3 Bf 109 y 2 Ju 88 en tres salidas, todos en el afortunado *Hurricane* I V7234. Añadió otro Bf 109 cuatro días después y finalizó el mes con un registro de 8 derribos y 3 dañados. El 18 de septiembre fue derribado y, después de recuperarse de sus heridas, fue destinado al Sqn Nº 611.



Probablemente, el piloto polaco más famoso que voló con unidades de personal británico en 1940 fue el Sgt Antoni Glowacki del Sqn Nº 501 que se convirtió en 'as en un día' cuando se le confirmaron cinco derribos el 28 de agosto. Aquí aparece junto a su *Hurricane* favorito (V7234), dando un informe verbal al Oficial de Inteligencia del escuadrón justo unos minutos después de aterrizar.

A comienzos de agosto, el Sqn Nº 32 con base en Biggin Hill recibió tres pilotos polacos, Jan Pfeiffer, Karol Pniak y Boleslaw Wlasnowolski que fueron conocidos por sus amigos ingleses como *Fife*, *Cognac* y *Vodka* respectivamente. Pniak se convirtió en un as dos semanas después de su llegada, añadiendo 3 derribos a su registro de 1939. Sin embargo, no se esperaba que Wlasnowolski (con 1 derribo compartido en Polonia) llegara a conseguir tal condición, ya que su primer vuelo bajo la atenta supervisión del Plt Off J. L. *Polly* Flinders, ¡acabó en un jardín justo en las afueras del campo de aviación! Su primera salida de combate el 14 de agosto también le llevó a realizar un aterrizaje forzoso con su *Hurricane* (V7223), esta vez cerca de Dover. Sin embargo, al día siguiente derribó su primer 'alemán' en Inglaterra:

"Volaba como Nº 3 en la sección 'Roja' cuando localicé 9 Me 109 por encima de mí en formación en V. Subí y ataqué un Me 109 por detrás. Comenzamos a volar en círculos cuando el Me 109 se lanzó en picado. Le disparé una buena ráfaga y el Me 109 comenzó a arder, cayendo hacia el mar. Me di la vuelta hacia los otros Me 109, pero no fui capaz de alcanzar ninguno. La temperatura del glicol en mi avión era tan alta que aterricé en el campo en Essex. El avión estuvo fuera de servicio durante un tiempo, ya que el tren de aterrizaje se averió al aterrizar sobre terreno blando."

El 18 de agosto, Wlasnowolski reclamó un *Dornier* y, poco después, aquella misma tarde, sobre Canterbury, él y el Flt Lt Peter Malan Brothers compartieron la destrucción de un Bf 109E-1 del 7./JG 26, pilotado por el Lt Müller-Duhe. El polaco utilizó sólo 600 proyectiles en cua-

Entre los ases de la Batalla de Inglaterra que entraron en combate en Polonia en septiembre de 1939, el Flt Off Tadeusz Nowierski era un extraño, ya que había pilotado los bombarderos de reconocimiento PZL.23 Karas durante la campaña. No fue hasta que entró a formar parte del Sqn Nº 609 cuando tuvo oportunidad de pilotar un caza en combate, aunque su falta de experiencia en este tipo de aviones no pareció plantear un gran problema; Nowierski salió de la Batalla de Inglaterra como un as con todas las de la ley, reconociéndosele cinco aviones alemanes destruidos y recibiendo la DFC. Esta condecoración le fue entregada a Nowierski por el AVM Sir Quintin Brand, oficial al mando del Grupo Nº 10 el 10 de junio de 1941, momento en el cual el as polaco pilotaba los *Hurricane* con el Sqn Nº 316.



El as de la Batalla de Inglaterra Józef Jeka aparece posando para la cámara (de pie en el medio) mientras servía como instructor de vuelo en el SFTS Nº 8 en Montrose, Escocia en 1941. El alumno piloto sentado justo por encima de él (en el medio) es Wladyslaw Potocki que conseguiría su condición de as al final de la guerra. Este último pasó a convertirse en piloto de pruebas después del cese de las hostilidades, siendo el primer piloto polaco que voló a Mach 2. Jeka también disfrutó de una interesante carrera después de la guerra, participando en misiones clandestinas con los americanos hasta que al parecer murió en el accidente de un Lockheed U-2. ***(Tilston vía Drecki).***

tro ráfagas cortas para derribar el avión enemigo. El 13 de septiembre, Wlasnowolski se trasladó al Sqn Nº 607 en Tangmere y, dos días después, derribó un Do 17Z al mar. El 17 de septiembre fue destinado al Sqn Nº 213 (que también tenía su base en Tangmere) en el que reclamó su última victoria el 15 de octubre. Wlasnowolski murió el 1 de noviembre, el día que recibió su destino en un Sqn de cazas polacos, cuando fue derribado en el *Hurricane* I N2608/AK-V poco después de despegar en una alarma como respuesta a un ataque sorpresa a baja altura en el campo de aviación.

A pesar de sus éxitos, siguió habiendo problemas con el idioma durante todo 1940, especialmente dentro de las unidades "mixtas" como el Sqn Nº 238; así lo detalla el siguiente extracto del Libro de Registro de Operaciones de la unidad (Formulario 541): "Ligeras dificultades en las comunicaciones aire-aire, ya que el *Amarillo 2* es un piloto polaco". En ocasiones, estos problemas provocaron que surgieran en combate situaciones confusas o peligrosas pero no impidieron que el Sgt Jeka del Sqn Nº 238 consiguiera 4 derribos, 1 compartido y 2 dañados.

Fotografiado en 1941, junto con su Hurricane II personal (Z2773/WX-T), el Flt Lt Czerwinski fue uno de los pilotos polacos con más éxito en la Batalla de Francia. Añadió un bombardero alemán a su cuenta en septiembre de 1940 cuando pilotaba el Hurricane I V6571/WX-Q y, posteriormente, consiguió más victorias en 1941. Después de participar en innumerables combates, Czerwinski murió finalmente en 1942 mientras era oficial al mando del Sqn Nº 306.



Los problemas con el idioma afectaron a ambas partes. Dado que algunos nombres polacos resultaban bastante difíciles de pronunciar para el personal británico, los apodos resultaron muy útiles. Por ejemplo, la muy eficaz "pareja polaca" del Sqn Nº 74, el Plt Off Szczesny y el Plt Off Brzenina se convirtieron en *Sneezy* ("Estornudo") y *Breezy* ("Brisa") respectivamente, mientras que el Plt Off Ostoja-Ostaszewski y el Flt Lt Nowierski del Sqn Nº 609 fueron conocidos como *Osti* y *Novi*. Cuando estos dos últimos llegaron a la unidad a co-

mienzos de agosto "ninguno sabía hablar inglés pero los dos consiguieron rápidamente ser eficaces con los *Spitfire*", según el Formulario de Orden de Combate del Sqn Nº 609.

Esta misma fuente también ofrece una relación interesante de la acción del 28 de noviembre cuando fue derribado el as alemán comandante Helmut Wick de la JG 2. Los historiadores tienden a aceptar que fue víctima del Plt Off John Dundas del Sqn Nº 609, que a su vez murió a manos del compañero de Wick justo unos minutos después, mientras que el Orden de Combate del Sqn Nº 609 señala:

"El Sqn Nº 152 también intervino en el mismo momento y en el mismo lugar y se considera posible que alguno de estos pilotos, el Sgt Klein (Polonia) o Dundas, pudieran haber sido responsables del derribo del as alemán, comandante Wick."



Los pilotos del Sqn Nº 303 descansan libremente en Northolt en septiembre de 1940. Son, de izquierda a derecha, el Sgt Karubin (6 victorias confirmadas durante la Batalla de Inglaterra), el Flt Off Januszewicz (destaca que todavía llevara puesto su uniforme francés), el Plt Off Feric (7 derribos en la Batalla), un desconocido y el Sgt Szaposznikow (8 derribos durante el verano de 1940).

El Sgt Zygmunt Klein tenía 1 derribo compartido de 1939, al que había añadido 2 derribos confirmados, 1 probable y 1 dañado con la RAF antes de la misión del 28 de noviembre de la que tampoco pudo regresar.



Los escuadrones polacos

El Sqn Nº 302 fue la primera unidad de caza polaca que entró en combate, estableciéndose en Leconfield en agosto de 1940 con un Sqn Ldr británico como jefe y dos jefes de patrulla británicos como apoyo. Aparte de su número, esta unidad también adoptó el nombre de *Ciudad de Poznan* de forma que se le permitiera continuar la tradición de las *Eskadras* de caza de la FAP con base en Poznan. Compuesto mayormente por expilotos del GC I/45, el Sqn Nº 302 podía presumir de los ases de la campaña francesa Glówczynski y Nowakiewicz dentro de las filas de sus aguerridos veteranos de combate. A pesar de disponer de pilotos tan preparados, esta unidad sólo produjo un as durante la Batalla de Inglaterra (el Plt Off Chalupa), ya que el Sqn Nº 302 operó principalmente al norte de la zona principal de combate con el Grupo Nº 12. Chalupa reclamó el 24 de agosto la primera victoria en combate (un posible Ju 88) registrada por un piloto polaco en un Sqn polaco. Posteriormente, se distinguió en el *gran día* del Sqn Nº 302 (el 15 de septiembre de 1940) cuando su unidad reclamó la destrucción de 6 Do 17 y 4 probables (incluyendo un caza) a

Marian Pisarek fue uno de los pilotos de caza polacos con más éxito de la II Guerra Mundial, consiguiendo sus primeros derribos (2 victorias y 1 compartida) en septiembre de 1939 cuando era segundo jefe de la *141 Eskadra*. Después de huir de Polonia, voló con el Sqn Nº 303 durante la Batalla de Inglaterra (cuando se tomó esta fotografía), reclamando 4 derribos y 1 dañado. Entre julio y octubre de 1941, pilotando los *Spitfire* del Sqn Nº 308, Pisarek añadió cinco derribos más y 1 compartido, además de 1 probable. Nombrado oficial al mando del Ala de Northolt el 19 de abril de 1942, fue derribado diez días después por el *Experte* (as) del JG 26 Joachim Müncheberg, muriendo en esta acción. *(Kopanski)*



El *Hurricane* I P3700/RF-E del Sqn Nº 303 fue pilotado por no menos de cuatro de los ases de la unidad en 1940 (los Flt Offs Feric, Zumbach y Henneberg y el Sgt Wünsche. Feric lo utilizó para derribar un Bf 109 sobre Sevenoaks el 6 de septiembre de 1940 pero, a su vez, el *Hurricane* se perdió tres días después cuando el Sgt Wünsche tuvo que saltar en paracaídas después de resultar gravemente alcanzado. Destaca el distintivo de la unidad debajo del parabrisas en lugar de detrás de la cabina. Según el uso de los distintivos de la unidad, el Sqn Nº 303 *no aplicaba* el cuadrado polaco a sus aviones, siendo los únicos cazas adornados de esta forma en Northolt los que habían sido transferidos desde el Sqn Nº 302 como recambios por desgaste. *(Koniarek)*

mediodía. Chalupa destruyó su quinto avión durante esta acción. Aquella tarde el Sqn Nº 302 registró 2 derribos más, 1 de los cuales distinguió a un piloto de la unidad, el Flt Lt *Roch* Kowalski.

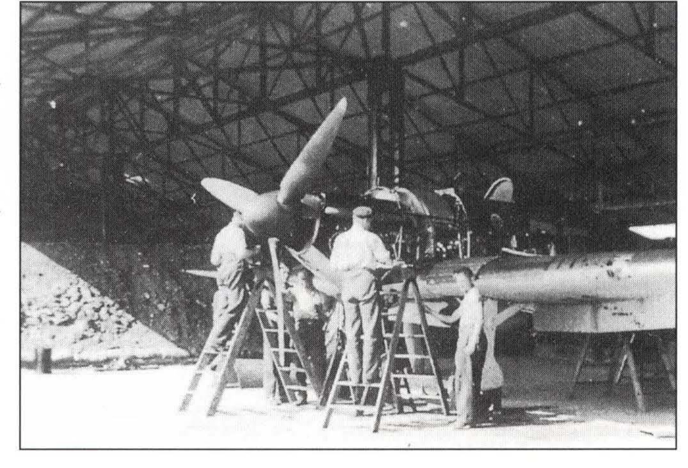
El Sqn utilizó *Hurricane* hasta finales de 1941; los héroes de la Batalla de Francia, el Sqn Ldr Mümler, el Flt Lt Czerwinski, el Plt Off Król y el Sgt Nowakiewicz, además del Plt Off Sporny y el Sqn Ldr Witorzenc, registraron todos derribos con este aparato.

La segunda unidad de caza polaca en formarse fue el Sqn Nº 303, denominado *Ciudad de Varsovia,* ya que gran parte de su personal procedía de las *Eskadra 111* y *112*. La mayoría de sus pilotos eran veteranos de combate que habían volado tanto en Polonia como en Francia. Comenzaron su instrucción de reconversión a los *Master* el 2 de agosto de 1940 y recibieron los *Hurricane* unos pocos días más tarde. Aunque fue la segunda unidad polaca en entrar en combate, el Sqn Nº 303 se convertiría posteriormente en el escuadrón más famoso de la FAP.

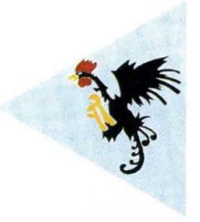
La primera prueba en combate de la unidad llegó el 30 de agosto de 1940. Durante un vuelo rutinario de instrucción dirigido por el Sqn Ldr Kellett se localizaron, algunos bombarderos alemanes que estaban siendo atacados por los *Hurricane* del Sqn Nº 213 al norte de Northolt. El Plt Off Paszkiewicz observó el desarrollo del combate a unos 300 metros por debajo y decidió participar en él; rápidamente derribó un Do 17 (probablemente un Bf 110).

El Sqn Nº 303 tendría posteriormente muchos días agitados en Northolt hasta que fue relevado el 7 de octubre. Uno de sus primeros combates (el 31 de agosto) fue descrito de la siguiente forma por el futuro as, Sgt Wünsche:

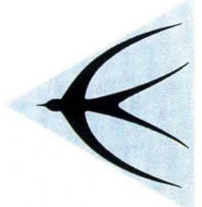
El afortunado *Hurricane* V7244/RF-C del Sgt Eugeniusz Szaposznikow aparece en mantenimiento a finales de agosto de 1940. Aunque utilizó el V7242/RF-8 para derribar su primer Bf 109 el 31 de agosto de 1940, sus siguientes ocho derribos fueron conseguidos todos ellos en el V7244. Antes de la Batalla de Inglaterra, *Szaposzka* había pilotado los MS.406, los MB.152 y los D.520 en Francia como parte de la sección del por. Arsen Cebrzynski dentro del GC II/6. Su primera reclamación fue el 15 de junio de 1940 cerca de Troyes cuando compartió el derribo de un Hs 126 con Cebrzynski y el kpr. Brzezowski (los dos futuros pilotos del Sqn Nº 303). Después de la Batalla de Inglaterra, *Szaposzka* voló con el Sqn Nº 316. Sobrevivió a la guerra y se estableció en Gran Bretaña, donde vivió hasta su muerte en 1991.

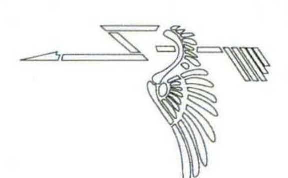


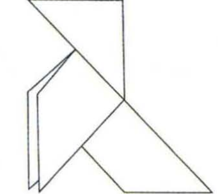

111 Eskadra


112 Eskadra


113 Eskadra


114 Eskadra


121 Eskadra


122 Eskadra


123 Eskadra


131 Eskadra


132 Eskadra


141 Eskadra


142 Eskadra


151 Eskadra


152 Eskadra


161 Eskadra


162 Eskadra

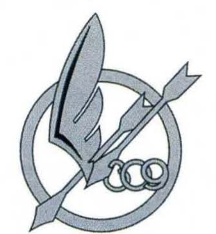


302° Squadron

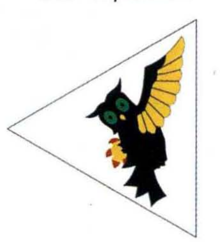

303° Squadron


306° Squadron

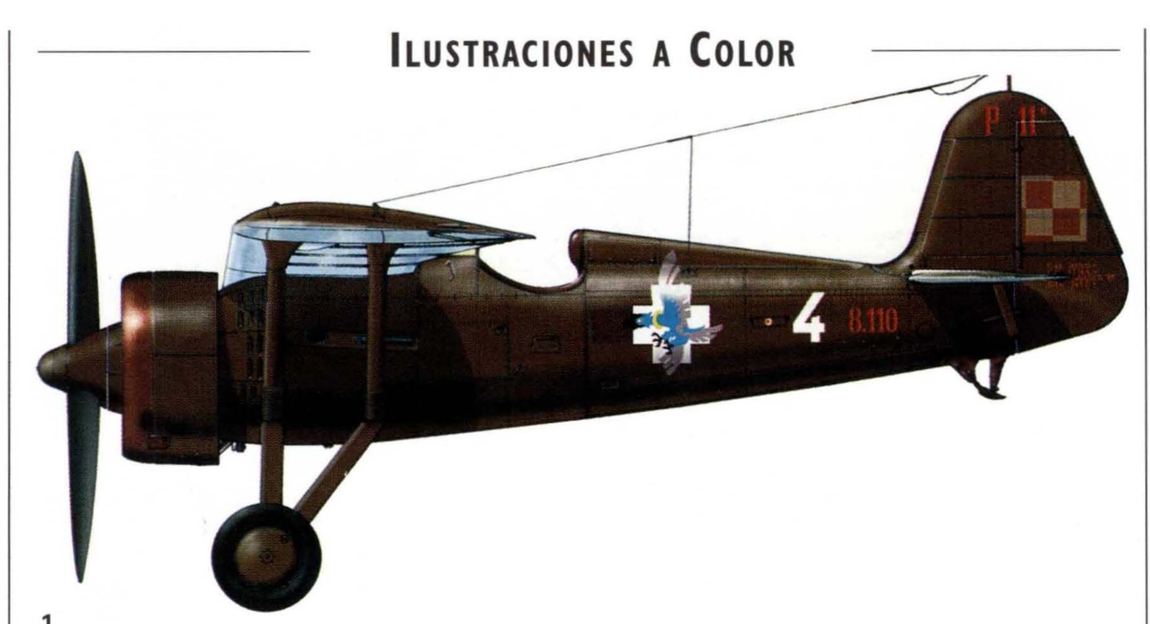

308° Squadron


309° Squadron


315° Squadron


316° Squadron

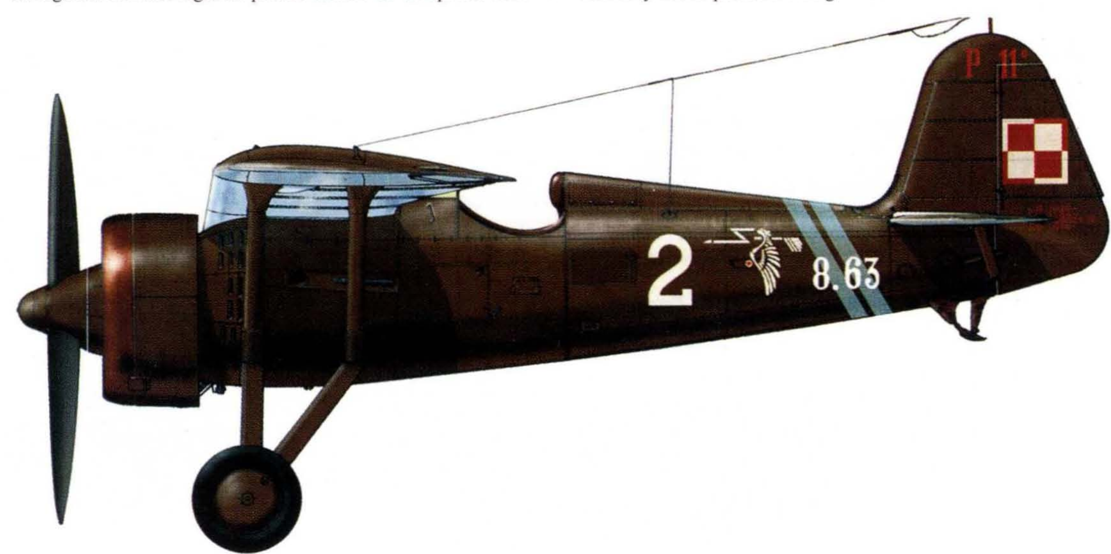

317° Squadron



1

P. 11c 8.110 *Blanco 4* del kpr. Stanislaw Brzeski, *152 Eskadra*, Szpandowo, septiembre de 1939

Brzeski fue derribado por la artillería antiaérea alemana en su P.11c el 4 de septiembre cuando atacaba un globo alemán; ya había destruido otro el día anterior con lo que, probablemente, se convirtió en el único as de la II Guerra Mundial que reclamó la destrucción de un globo de observación enemigo como parte de su registro. Brzeski logró su primer derribo de un aparato más pesado (un Bf 109) en febrero de 1941 mientras formaba parte del Sqn Nº 249. Posteriormente, se anotó 5 derribos más y 1 compartido con el Sqn Nº 317 antes de trasladarse al Sqn Nº 302 en 1943, donde reclamó 1 derribo compartido y 2 probables. En mayo de 1944, mientras formaba parte del Sqn Nº 303, fue derribado y hecho prisionero de guerra.



2

P. 11c 8.63 *Blanco 2* del ppor. Waclaw Król, *121 Eskadra*, Podlodów, septiembre de 1939

Mostrando sus franjas a lo largo del fuselaje y una 'punta de flecha' de dos bandas más anchas con el mismo color en la parte superior del ala, este P.11c fue designado como el avión del jefe de la unidad; este formato es el que presenta en la actualidad el único P.11c superviviente del mundo que está expuesto en el Museo Polaco de Aviación de Cracovia. Król reclamó su primer derribo el 5 de septiembre de 1939 cuando compartió la destrucción de un Do 17 cerca de Deblin. Posteriormente, se convirtió en el único piloto polaco en haber recibido la acreditación de derribos en cuatro teatros de operaciones diferentes: Polonia, Francia, Gran Bretaña y África.



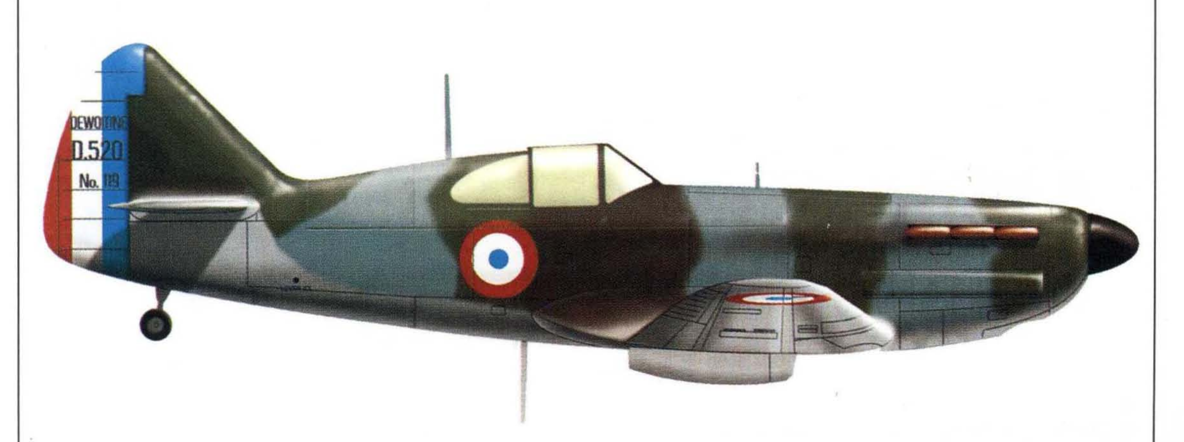
3
MS.406C1 936 *Blanco III* del ppor. Wladyslaw Gnys, GC III/1, Moerbecke, mayo de 1940

Durante aproximadamente una semana a mediados de mayo, el GC III/1 tuvo su base en Moerbecke, cerca de Ghent, en Bélgica. Durante este periodo, se le reconoció a Gnys la destrucción compartida de 3 bombarderos, convirtiéndose de esta forma en el segundo as de la FAP. Más tarde volaría con la RAF.



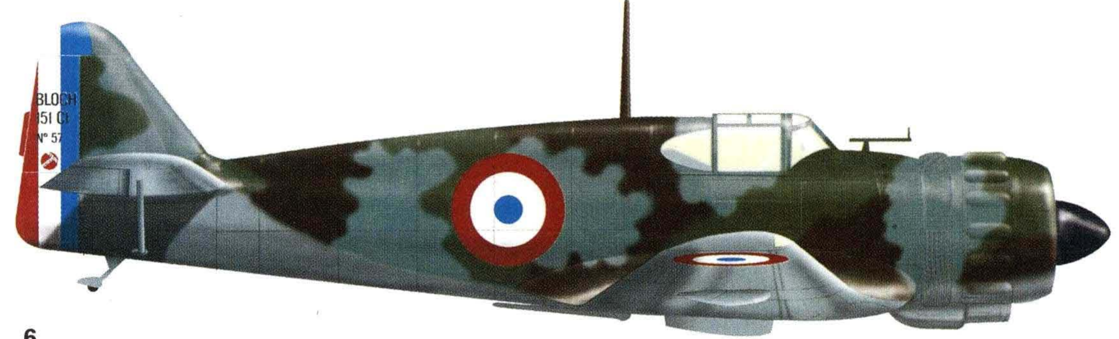
4
CR.714 *Cyclone* I-234 *Blanco 2* del ppor. Czeslaw Glówczynski, GC I/145, Villacoublay, mayo de 1940

El 9 de junio de 1940 Glówczynski consiguió su quinto derribo de la guerra (un Bf 109), además de un segundo probable. Aunque su CR.714 resultó dañado en combate, fue rápidamente reparado y pudo realizar una alarma por la tarde consiguiendo también el posible derribo de un Do 17. Glówczynski conseguiría posteriormente un derribo con el Sqn Nº 302 en Gran Bretaña.



5
D.520C1 119 del pplk Mieczyslaw Mümler, GC II/7, Luxeuil, junio de 1940

Con los distintivos típicos de la Batalla de Francia, este Dewoitine no llevaba motivos o colores típicos de su unidad, pudiendo identificársele solamente mediante su número de fabricación en la cola. Mümler pilotaba este avión el 15 de junio de 1940 cuando se le reconoció el derribo compartido de un Do 17 y los daños compartidos a un He 111.



6

MB.151C1 57 del por. Zdzislaw Henneberg, *Escadrille de Chasse et de Defense He*, Chateauroux, junio de 1940

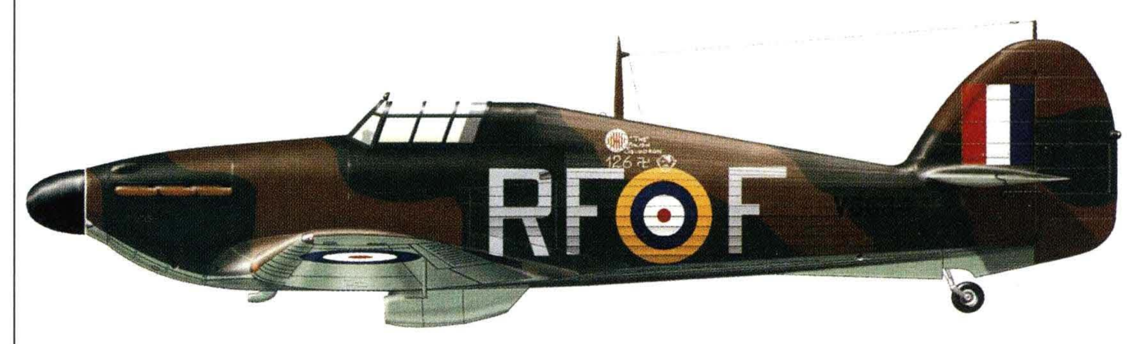
La *Escuadrilla de las chimeneas* en defensa de la cadena de montaje Bloch en Chateauroux fue apodada *He,* que era la abreviatura de Henneberg. El 5 de junio el tocayo de la escuadrilla derribó un He 111 como su primera victoria y, 13 días más tarde, pilotó un MB.152 hasta Tangmere; Henneberg consiguió 8 derribos con el Sqn Nº 303 durante la Batalla de Inglaterra. Nombrado oficial al mando de la unidad, desapareció el 12 de abril de 1941 cuando el Rescate Aéreo-Marítimo no consiguió localizarle después de que se hubiera hundido con su *Spitfire* en el Canal.



7

***Hurricane I* P3208 del Sgt Antoni Glowacki, Escuadrilla Nº 501, Gravesend, agosto de 1940**

Aparte de ser pilotado por el Sgt Glowacki, el P3208 también fue utilizado por su compañero polaco, el Plt Off Pawel Zenker (dos derribos en agosto de 1940). El 18 de agosto este *Hurricane* fue derribado por el teniente Gerhard Schöpfel del JG 26; su piloto, el Plt Off J. W. Bland, resultó muerto en la acción. Glowacki reclamó 8 victorias durante la Batalla de Inglaterra (incluyendo 5 el 28 de agosto), convirtiéndose en uno de los mejores pilotos polacos de la campaña.



8

***Hurricane I* V6684 del Sqn Ldr Witold Urbanowicz, oficial al mando del Sqn Nº 303, Northolt, septiembre de 1940**

Urbanowicz pilotaba el V6684 el 15 de septiembre cuando derribó 2 Do 17Z del 8./KG 2 (Wk-Nº 2549/U5+FS y Wk-Nº 4245/U5+GS). El 26 y el 27 de septiembre el Flg Off Zumbach reclamó 2 Bf 109 y 1 He 111 con este aparato y, después en la tarde del día 27, el Flt Lt Kent derribó 1 5./KG 77 Ju 88A-1 (Wk-Nº 7106/3Z+GN) sobre la costa de Sussex. Se consiguieron más victorias con el V6684 cuando el 5 de octubre al Flg Off Henneberg se le confirmó 1 Bf 110. Este *Hurricane* también fue pilotado por muchos otros ases de la FAP, incluidos el Plt Off Feric y el Sgt Wünsche, además del Sqn Ldr Kellett. Al final de la Batalla de Inglaterra se inscribió una caricatura de Adolf Hitler y las victorias totales del Sqn Nº 303 en el fuselaje de este avión.



9

***Spitfire II* P8079 del Flt Lt Waclaw Lapkowski, Sqn Nº 303, Northolt, marzo de 1941**

Cuando la fábrica lo entregó al Mando de Cazas, al P8079 le faltaba la recientemente incorporada banda *Sky* en el fuselaje, por lo que ésta se tuvo que colocar cuidadosamente (de forma que no se tapara el número de serie) en la Unidad de Mantenimiento Nº 37, en Burtonwood, en febrero de 1941. Desgraciadamente, una vez que el caza llegó al Sqn Nº 303, la destreza de los montadores de esta última unidad no era en absoluto la de sus compañeros de la Unidad de Mantenimiento, por lo que los códigos RF prácticamente taparon la mayor parte del número de serie. Aunque el P8079 era habitualmente el aparato del Flt Lt Lapkowski, durante los meses de marzo y abril de 1941, fue utilizado ocasionalmente por otros pilotos, incluyendo los ases Sqn Ldr Henneberg (oficial al mando del Sqn Nº 303), el Plt Off Lokuciewski y el Sgt Belc. El 20 de abril, el Sgt Jan Palak consiguió la única victoria en combate del P8079 cuando dañó un Ju 88.



10

***Spitfire II* P8385 *IMPREGNABLE* del Flg Off Miroslaw `Ox´ Feric, Sqn Nº 303, Northolt, mayo-julio de 1941**

Entre el 15 de mayo y el 12 de julio de 1941, el P8385 fue el aparato personal de Feric. El 22 de junio, a las 16:10, reclamó el derribo de 1 Bf 109E y, cinco días después, a las 12:15 1 Bf 109F dañado. Otros pilotos del escuadrón que volaron con el P8385 fueron el Plt Off Gladych y el Plt Off Drecki, el Sgt Popek y el Sgt Jan Szlagowski (que lo utilizó para destruir probablemente 1 Bf 109F el 23 de junio), el Flt Lt Tadeusz Arentowicz (que reclamó 1 Bf 109 dañado con él el 25 de junio) y el Flg Off Zumbach (1 Bf 109E destruido y otro probable el 2 de julio, también con el P8385). A mediados de julio de 1941, este *Spitfire* fue transferido al Sqn Nº 306. Miroslaw Feric, que reclamó 7 aviones destruidos durante la Batalla de Inglaterra, murió en un accidente de vuelo el 14 de febrero de 1942.



11

***Spitfire II* P7855 *KRYSIA* del Flg Off Jan *Kon* Falkowski, Sqn Nº 315, Northolt, julio/agosto de 1941**

Ya veterano en dos frentes (de aquí el terriblemente desgastado lema del Sqn Nº 65 *East India* debajo de la cabina), el P7855 también tenía una banda *Sky* bastante extraña en el fuselaje, colocada en la Unidad de Mantenimiento Nº 24, que se alineó con el marco del fuselaje del número 19 (de ahí la inclinación). El enorme cuadrado polaco en el capot era típico de los distintivos que se colocaban en el Sqn Nº 308 del que procedía el P7855 (como la mayoría de los Mk II del Sqn Nº 315). Este distintivo se pintó a nivel del suelo, lo que explica su aspecto asimétrico cuando se encontraba en vuelo. Siguiendo la auténtica moda del Sqn Nº 315, el nombre del avión se convirtió en un nombre de mujer (*Krysia*, o *Christine* en inglés). El Flg Off Falkowski, conocido por sus amigos como *Kon* ("Caballo"), pilotó en numerosas ocasiones el P7855. Tras haber conseguido 1 derribo a mediados de 1941, elevó este número hasta 7 en octubre. En 1943 Falkowski asumió el mando del Sqn Nº 303, convirtiéndose finalmente en el oficial al mando de la 3ª Ala Polaca de Cazas al final de la guerra.



12
Spitfire V AB824 del Sgt Marian Belc, Sqn Nº 303, Northolt, octubre de 1941

El Sgt Belc pilotaba este *Spitfire* el 24 de octubre de 1941 cuando reclamó su séptimo derribo confirmado (un Bf 109E) entre Calais y el cabo Gris-Nez a las 15:10. El AB824 se perdió el 4 de abril de 1942 mientras era pilotado por el Flt Lt Zbigniew Kustrzynski que, aburrido con su destino en la Sala de Operaciones, había acompañado a su escuadrón de origen en una misión. Atacado cerca de St. Omer, reclamó 2 Fw 190 antes de que su *Spitfire* fuera alcanzado. Con una fuga de glicol y sin posibilidades de volver a Inglaterra, Kustrzynski realizó un aterrizaje forzoso en Francia. El AB824 fue recuperado y, al parecer, utilizado más tarde por los alemanes. Destaca la letra *S*, no habitual en los aviones y la banda *Sky*, aplicada de forma paralela al fuselaje inclinado.



13
Spitfire V W3506/RF-U *HENDON LAMB* del Sgt Mieczyslaw Adamek, Sqn Nº 303, Northolt, diciembre de 1941

Adamek pilotaba el W3506 como compañero del Flg Off Gladych cuando, el 8 de diciembre de 1941, el Sqn Nº 303 se puso al mando del Ala de Northolt en una patrulla sobre la zona de Le Touquet. En su camino de regreso, el ala fue asediada por los alemanes y el Plt Off Groszewski del Sqn Nº 315 fue derribado; Gladych voló en círculos sobre el solitario bote, señalándolo para el Rescate Aéreo-Marítimo. Cuando fue atacado por un Fw 190, el Sgt Adamek derribó el caza al Canal. Desgraciadamente, a pesar de estos esfuerzos Groszewski nunca fue encontrado. El 12 de abril de 1942 le llegó el turno al W3506 de ser derribado en el Canal, cayendo con él el Sgt Wojda. Sin embargo, Wojda tuvo más suerte y fue salvado por una patrulla de rescate. Destaca la ausencia del distintivo de la FAP en este avión y cómo el distintivo de la unidad se colocó cerca del emblema de representación. Como el distintivo de la unidad siempre se colocaba en el mismo lugar, algunos aviones tuvieron que inscribirlo realmente sobre el nombre de representación.



14
Spitfire V AD130 de Sqn Ldr Aleksander Gabszewicz, oficial al mando del Sqn Nº 316, Northolt, febrero de 1942

Gabszewicz pilotó el AD 130 en varias ocasiones, aunque no era su aparato personal. El 10 de abril de 1942, el Flg Off Józef Dec reclamó 1 Fw 190 probablemente destruido mientras pilotaba este caza, aunque dos días después el Flg Off Bernard Buchwald fue derribado con él y hecho prisionero de guerra. Aparte de los distintivos habituales, incluyendo el cuadrado de la FAP con la leyenda *POLONIA* debajo, este caza también llevaba el distintivo de la unidad detrás de la cabina; destaca también la forma no habitual de la letra *Z* en el código del escuadrón. Gabszewicz consiguió 3 derribos y 2 compartidos, 1 probable y otro probable compartido, y 2 dañados con el Sqn Nº 316. Se sintió tan identificado con esta unidad que cuando se le nombró oficial al mando del ala, y luego del Sector, hizo que su avión tuviera el código SZ-G. Pilotando este *Spitfire*, Gabszewicz añadió 3 derribos más y 1 dañado a su registro.



15

***Spitfire V* EN951/RF-D *Donald Duck* del Sqn Ldr Jan *Johann* Zumbach, oficial al mando del Sqn Nº 303, Kirton-in-Lindsey, octubre/noviembre de 1942**

Originalmente fue utilizado por Don Blakeslee del Sqn Nº 133 *Eagle* con el que reclamó varios aviones alemanes sobre Dieppe el 19 de agosto de 1942. Posteriormente, el EN951 fue enviado a finales de septiembre a Jan Zumbach en el Sqn Nº 303. Conocido como *Johann* debido a su parentesco suizo, también fue apodado *Pato Donald* (el distintivo inspirado en Disney). En aquel momento, el Sqn Nº 303 introdujo por fin el cuadrado polaco en sus aviones. De forma poco habitual para un avión de la FAP, el EN951 también llevó un gallardete del jefe del escuadrón. El marcador de Zumbach estaba compuesto por 13 cruces negras con bordes blancos, con un pequeño '1/3' en la última de ellas (representando 12 derribos y 1/3 confirmados), cuatro cruces con bordes rojos (probables) y una sin bordes (dañado). El número de serie del avión se colocó en caracteres pequeños en la parte superior de la banda *Sky*. Después de la marcha de Zumbach el 1 de diciembre, este *Spitfire* fue pilotado habitualmente por los ases Flg Off Drobinski y Flg Off Glowacki o por el Wt Off Wünsche.



16

***Spitfire XII* EN222 del Flt Lt Henryk Pietrzak y del Flt Lt Wladyslaw Potocki, Escuadrilla de Desarrollo Intensivo de Vuelo, High Post, noviembre de 1942 a febrero de 1943**

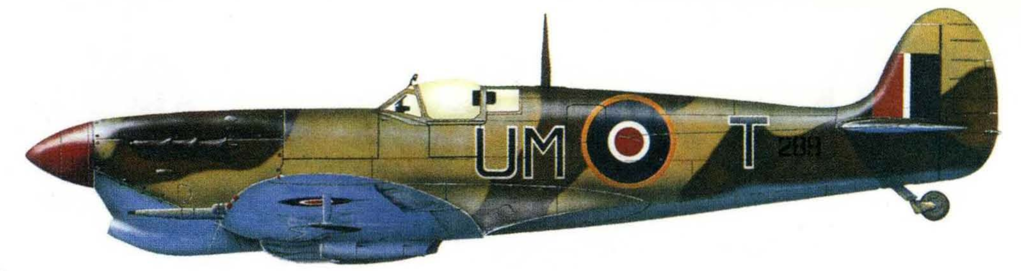
Los *Spitfire* XII EN221 y EN222 fueron probados en la Escuadrilla de Desarrollo Intensivo de Vuelo desde el 6 de noviembre de 1942 hasta el 18 de febrero de 1943. El Flt Lt (en funciones) Pietrzak fue uno de los dos pilotos que comenzaron estas pruebas, aunque fue sustituido durante el mes de diciembre por el Flt Lt Potocki. Uno de los elementos de verificación fue la influencia de la menor envergadura de las alas en la respuesta del alerón; se retiraron los extremos de las alas y las aberturas resultantes se cerraron con bloques de madera. Se comprobó que en el vuelo a baja altura con alas de envergadura más corta se mejoraban el control y la maniobrabilidad, de tal forma que se adoptó esta configuración para la fabricación del avión. El Mk XII se convirtió así en la primera versión del *Spitfire* con alas recortadas que se utilizó operacionalmente, como resultado directo de las pruebas realizadas por los dos ases polacos. Las alas recortadas se adaptaron posteriormente a muchos *Spitfire* y ésta podría haber sido realmente la mayor contribución realizada por sólo dos pilotos de la Fuerza Aérea polaca al desarrollo de los cazas de la RAF.



17

***Spitfire IX* EN172 del Flg Off Stanislaw *Charlie* Blok, Sqn Nº 315, Northolt, mayo de 1943**

El EN172 fue uno de los primeros Mk IX entregados al Sqn Nº 315 donde se convirtió en el avión personal del Sqn Ldr Sawicz. El 15 de mayo de 1943 el Flg Off Blok pilotó este *Spitfire* durante el *Circus 297*. Más tarde escribió en su informe: "Localicé un F. W. 190 en un picado suave. Le ataqué por detrás y desde arriba a unos 500 metros. Pude ver claramente llamaradas, sin realizar ninguna acción evasiva. Le perseguí, disparando varias ráfagas y gastando casi toda mi munición. Durante estas ráfagas vi varias llamaradas en el fuselaje y en las alas y mucho humo saliendo. A continuación, vi que su fuselaje se incendiaba, se estrelló contra el suelo y explotó".



18
***Spitfire IX* LZ989 del Flt Lt Józef Jeka, Sqn Nº 316, Northolt, agosto de 1943**

Este *Spitfire* fue el avión habitual de Jeka cuando fue jefe de la Escuadrilla *A* con el Sqn Nº 316. Incluso, fue con el LZ989 con el que consiguió su última victoria al reclamar un Fw 190 destruido y otro dañado el 19 de agosto de 1943. Entre el resto de pilotos que utilizaron este *Spitfire* se encontraban los ases Flt Lt Falkowski y Flt Lt Gnys, el Flg Off Maciejowski y el Grp Capt Mümler (oficial al mando de Northolt de la RAF en aquel periodo). Jeka consiguió 4 derribos y 1 compartido con el Sqn Nº 238 en la Batalla de Inglaterra, añadiendo 2 victorias confirmadas a ese registro con el Sqn Nº 306. Después de la guerra prosiguió sus esfuerzos por liberar a Polonia del yugo soviético y, con este fin, llegó a participar en misiones clandestinas con los estadounidenses. Al parecer, Jeka murió en un accidente con un U-2 a comienzos de los años cincuenta.



19
***Spitfire IX* MK370 del Wg Cdr Julian *Roch* Kowalski, Jefe del Ala de Cazas Nº 131 (polaca), Chailey, mayo de 1944**

Inmediatamente antes del Día D, la Luftwaffe ofrecía poca oposición a las fuerzas aéreas aliadas incursoras, por lo que la misión principal del Ala Nº 131 consistía en *suavizar* la defensa costera alemana en Francia, de ahí los distintivos con bombas blancas en el capot. Destaca la posición no habitual del gallardete del Jefe del Ala. Durante el mes de mayo de 1944, el MK370 también fue pilotado por el Grp Capt Gabszewicz. Julian Kowalski era conocido en toda la FAP como *Roch*, por el personaje Roch Kowalski de una popular novela polaca. Abrió su registro en Francia en junio de 1940 volando con el GCI/45; más tarde, se integró en el Sqn Nº 302 y reclamó varios derribos durante la Batalla de Inglaterra.



20
***Mustang III* FZ152 del Wg Cdr Stanislaw Skalski, Jefe del Ala Nº 133, Coolham, mayo de 1944**

El FZ152 fue entregado a Coolham por el Flt Lt Jelinski del Sqn Nº 306 el 8 de abril de 1944; a partir de entonces Skalski utilizó este *Mustang* hasta su salida del ala a comienzos de agosto. Durante este tiempo otros pilotos también volaron en este avión, incluyendo ases como el Grp Capt Nowierski y el Wt Off Wünsche (del Sqn Nº 315). Fue probablemente con el FZ152 con el que Skalski consiguió el derribo de 2 Bf 109 el 24 de junio de 1944, al parecer consiguiendo que chocaran entre sí y sin realizar un solo disparo. El *Mustang* llevaba su marcador completo y un código personalizado de SS. Parece que Skalski fue el primero en utilizar las iniciales propias como códigos personalizados entre los *wingcos* (abreviatura de Wg Cdr) con el *Spitfire IX* BS556/S-S que él hizo pintar después de su llegada al Ala Nº 131 a finales de 1943.



21

***Mustang III* FB166 del Sqn Ldr Eugeniusz *Dziubek* Horbaczewski, oficial al mando del Sqn Nº 315, Brenzett, junio de 1944**

El FB166 lleva los distintivos habituales de aquella época, incluyendo las bandas de invasión, el distintivo del escuadrón y el cuadrado polaco. Las anotaciones de Horbaczewski incluían 12 cruces negras con bordes blancos (derribos) y 20 bombas (ataques de bombardeo en picado). Este avión había sido trasladado desde Aston Down por el Sgt Tamowicz el 13 de abril de 1944 y, posteriormente, se convirtió en el avión personal de Horbaczewski. El 12 de junio *Dziubek* pilotó su *Mustang* recién salido de una revisión en la Unidad de Supervisión de Pistas Nº 411 y reclamó un Fw 190 destruido. Sin embargo, este avión también fue alcanzado por la artillería antiaérea durante la misma salida y regresó directamente a la Unidad de Supervisión Nº 411 para su reparación.



22

***Mustang III* FZ196 del Flt Lt Wladyslaw Potocki, Sqn Nº 306, Coolham, junio de 1944**

En la tarde del 7 de junio Potocki pilotaba un UZ-D cuando reclamó 2 Bf 109 destruidos entre Argentan y Caen. Oficial cadete de Deblin cuando estalló la guerra, finalmente entró a formar parte del Sqn Nº 306 en 1942, reconociéndosele 4 aviones alemanes destruidos y 2 compartidos en 1944. Al finalizar la guerra Potocki era el oficial al mando del Sqn Nº 315 y, a continuación, se trasladó al Sqn Nº 309. Posteriormente, finalizó un curso en la Academia *Empire* de Pilotos de Pruebas y pasó a realizar los vuelos de prueba del *Avro Vulcan*. Después Potocki emigró a Canadá donde trabajó para Avro Canadá y probó el malogrado CF-105 *Arrow* en 1959.



23

***Mustang III* HB886 del Grp Capt Tadeusz Nowierski, oficial al mando del Ala Nº 133, Brenzett, agosto de 1944**

Como la mayoría de los oficiales de alta graduación de aquella época, Nowierski utilizaba sus propias iniciales como código personalizado. Por otra parte, su *Mustang* llevaba los distintivos habituales, con las bandas del Día D en la superficie inferior sólo a partir de finales del verano de 1944. El Wg Cdr Rutkowski utilizó posteriormente el HB886, como el KR. Nowierski, que había prestado sus servicios anteriormente con el Sqn Nº 316 en 1941, antes de convertirse en el oficial al mando del Sqn Nº 308 a comienzos de 1942 y luego ser destinado al CG del Ala de Northolt desde mediados de 1942. En junio de 1943 mandó la 2ª Ala polaca y, en octubre de aquel mismo año, asumió el mando del ala que había sido rebautizada como Ala Nº 133 como parte de la 2ª Fuerza Aérea Táctica. Mantuvo este puesto hasta febrero de 1945.



24

Mustang III HB868 del Wg Cdr Jan _Johann_ Zumbach, Jefe del Ala Nº 133, Brenzett, septiembre de 1944

El viejo amigo, y rival de Skalski, Zumbach, asumió el mando del Ala Nº 133 en el verano de 1944. Se cree que *Johann* pilotaba este *Mustang* el 25 de septiembre cuando se le confirmó un Fw 190 dañado pero, excepto por esta reclamación, su registro de victorias había permanecido prácticamente igual desde los días del EN 951 *Pato Donald*. En 1944 dejó de aplicar motivos de Disney en sus aviones personales, aunque todavía mantenía su marcador completo de victorias pintado con detalles coloristas debajo de la cabina.



25

P-47D 42-25836 _PENGIE III_ del Flt Lt Boleslaw _Mike_ Gladych, Grupo de Cazas 61 FS/56th, Boxted, mayo de 1944

Este P-47D fue terminado con el metal natural habitual de la Fuerza Aérea de EE. UU., con los distintivos de la unidad en forma de una banda roja alrededor del capot y con el timón rojo. Éste fue uno de la serie de los llamados P-47 pilotados por Gladych; su anterior avión (42-75140 *PENGIE II*) se perdió el 8 de marzo durante una misión en la que *Mike* derribó un Fw 190, consiguiendo escapar a la atención del as alemán Georg-Peter Eder y a la de su compañero, conduciéndoles hasta el fuego antiaéreo alemán y, finalmente, sin combustible disponible, cayendo sobre Inglaterra. Durante el mes de agosto, el 42-25836 fue sustituido por el P-47D 44-19718 *PENGIE IV* con cabina en forma de burbuja.



26

P-47D 42-26044 _Silver Lady_ del Flt Lt Boleslaw _Mike_ Gladych, Grupo de Cazas 61 FS/56th, Boxted, julio/agosto de 1944

Aunque el *Silver Lady* fue el avión personal del Capt Leslie Smith, fue utilizado con frecuencia por los pilotos polacos. El 5 de julio Gladych derribó un Bf 109 con él y el 12 de agosto reclamó un Ju 88. El 42-26044 era de cubierta de metal sencillo y destaca la adaptación de una capucha Malcolm, una modificación rara para un P-47. A finales del verano de 1944 llevaba desgastadas bandas del Día D en su fuselaje inferior, además de los distintivos rojos habituales de la unidad.





1

Plut Adolf Pietrasiak de la *Escadrille Légère de Defense Ko,* Bourges, Francia, junio de 1940

El Plut Adolf Pietrasiak de la Escadrille Légère de Defense Ko consiguió 3 derribos compartidos con la Escuadrilla de las chimeneas del kpt. Kosinski en Bourges en junio de 1940; un número al cual añadiría posteriormente 7 derribos y 1 compartido en Gran Bretaña. Lleva puesto el traje habitual de los pilotos franceses. Destaca el atalaje del paracaídas del tipo asiento, un mono de una pieza y, desde luego, boina francesa.

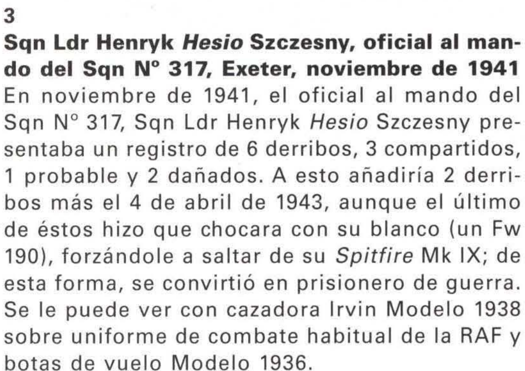
2

Por. Wojciech Januszewich, oficial al mando de la *111 Eskadra,* Mlynów, Polonia, septiembre de 1939

Uno de los que obtuvieron mejores resultados en la campaña de 1939, el por. Wojciech Januszewich, asumió el mando de la *111 Eskadra* después de que el kpt. Gustaw Sidorowicz resultase herido el 1 de septiembre. Januszewicz lleva puesto su uniforme y el abrigo de cuero habitual de los pilotos de caza. Su gorro de vuelo y sus gafas también son reglamentarias, aunque su pañuelo bastante colorista destaca sobremanera.







3

Sqn Ldr Henryk *Hesio* Szczesny, oficial al mando del Sqn N° 317, Exeter, noviembre de 1941

En noviembre de 1941, el oficial al mando del Sqn N° 317, Sqn Ldr Henryk *Hesio* Szczesny presentaba un registro de 6 derribos, 3 compartidos, 1 probable y 2 dañados. A esto añadiría 2 derribos más el 4 de abril de 1943, aunque el último de éstos hizo que chocara con su blanco (un Fw 190), forzándole a saltar de su *Spitfire* Mk IX; de esta forma, se convirtió en prisionero de guerra. Se le puede ver con cazadora Irvin Modelo 1938 sobre uniforme de combate habitual de la RAF y botas de vuelo Modelo 1936.

4

Sgt Eugeniusz Nowakiewicz, Sqn N° 302, Heston, primavera de 1942

El mejor piloto polaco de la campaña francesa, el Sgt Eugeniusz Nowakiewicz, amplió sus victorias posteriormente volando con el Sqn N° 302. Se le puede ver con la guerrera del uniforme de combate (destaca el distintivo *POLONIA* en su hombro, por encima del emblema de la graduación) sobre la camisa azul claro reglamentaria del uniforme de la RAF y con corbata negra, combinación no muy habitual con los pantalones del traje Modelo Irvin de 1938 y con zapatos negros de piel.



El *Hurricane* I P3120/RF-A fue pilotado por varios ases del Sqn N° 303 durante la Batalla de Inglaterra, incluyendo al Flt Lt Urbanowicz y al Flg Off Henneberg. El objetivo de la franja diagonal justo antes de la cola sigue siendo un misterio; al menos hay otro *Hurricane* de otro escuadrón con un distintivo similar. Puede que fuera un emblema de graduación parecido a los que se aplicaban a los cazas P.11 (véase el perfil 2 para comparar). Este *Hurricane* había sido transferido desde el Sqn N° 302, por lo que casi con toda seguridad tenía el cuadrado polaco pintado debajo de la cabina. (véase el perfil 13)

"Volando como Amarillo 2, estaba protegiendo la Escuadrilla por detrás, junto con el Flg Off Feric. Al observar que los alemanes atacaban nuestra sección Roja me aproximé a uno de los que atacaban al Sgt Karubin. Por supuesto, mi objetivo era atemorizar al enemigo o desviar su atención. Sin embargo, hizo una rápida maniobra, mostrándome sus cruces, lo que me hizo enfadar aún más. De repente, uno de los Me 109 se colocó delante de mí, por debajo a la izquierda. Sin pensarlo apreté el disparador y pude ver humo. Para estar más seguro disparé otra ráfaga, después de lo cual el Me cayó en picado hacia el suelo. Di unas cuantas vueltas en círculo en la zona del encuentro buscando a los demás, pero en vano, ya que estaban ocupados acabando con sus alemanes."

Casi seis semanas de duros combates dieron como resultado que el Sqn N° 303 consiguiera el mejor resultado de las unidades de caza de la RAF en la Batalla de Inglaterra: 126 derribos confirmados, ¡a pesar de que este escuadrón sólo había participado en la segunda mitad de la campaña! Urbanowicz, Karubin, Henneberg, Zumbach, Szaposznikow, Feric, Paszkiewicz, Lokuciewski y Pisarek lograron todos cinco o más derribos aunque nueve pilotos también resultaron muertos, incluyendo a ases como el Plt Off Paszkiewicz o el Sgt Josef Frantisek (un checo). Los pilotos de esta unidad se convirtieron en héroes de guerra en Polonia, al mismo tiempo que muchos jóvenes leían copias *piratas* del libro *El Sqn 303* en su patria ocupada.

El 11 de octubre de 1940, el agotado Sqn 303 se trasladó a Leconfield. Allí, desempeñó la función de unidad de instrucción intensiva de caza, con muchos de sus veteranos pilotos trabajando como instructores. A comienzos de 1941 fue reequipada con *Spitfire* y volvió a Northolt, pero ésa es otra historia...

EL RESURGIMIENTO DE LA FAP

"Tenía ciertas dudas sobre el efecto que la experiencia en sus propios países y en Francia pudiera haber tenido sobre los pilotos polacos y checos; pero mis dudas se desvanecieron porque sus escuadrones se lanzaron al combate con un brío y un entusiasmo que resulta difícil describir con alabanzas. El primer Sqn polaco (Nº 303) en el Grupo Nº 11 derribó en el transcurso de un mes más alemanes que cualquier unidad británica en el mismo periodo. Utilizados en pequeños grupos en los escuadrones británicos, combatían con mucha valentía, pero el idioma era una dificultad, por lo que, probablemente, resultaban más eficaces utilizados en sus propias unidades nacionales." (Extracto de un informe elaborado por el ACM Dowding para la Junta Aérea.)



El Grp Capt Pawlikowski (a la derecha), el Wg Cdr Urbanowicz (centro) y el Wg Cdr Janus (a la izquierda) disfrutan de una amistosa conversación entre salida y salida. Pawlikowski, veterano de la guerra polaco-bolchevique de 1920 y famoso piloto del periodo de entreguerras, se convirtió en el Oficial de Enlace polaco ante el Mando de Cazas del Cuartel General de la RAF (es decir, jefe de las unidades de caza polacas) tras la formación de la FAP. Con mucha frecuencia participaba en operaciones de ataque para mantenerse familiarizado con el vuelo en el frente, pero esta costumbre tuvo un final drástico el 15 de mayo de 1943 cuando no pudo regresar de una misión sobre Francia. Otro veterano del *Circus*, el *Rodeo* y el *Ramrod*, el Wg Cdr Janus había conseguido seis derribos en el momento en que tuvo que saltar de su *Spitfire* sobre Francia en enero de 1943. Pasó el resto de la contienda como prisionero de guerra. *(Wandzilak)*

A la vista de tal éxito, resultaba evidente que se debían formar más escuadrones polacos lo antes posible. El general Wladyslaw Sikorski, jefe supremo, también impulsó la expansión de la FAP. Había comprendido desde hacía tiempo que la única



El Flt Lt Kazimierz Bronislaw Kosinski había inaugurado su registro con 3 derribos compartidos y 2 dañados compartidos durante los combates en Francia en junio de 1940. Después añadió 2 victorias confirmadas y 2 probables mientras fue jefe de escuadrilla en el Sqn Nº 72, equipado con Spitfire, durante 1941. *(Wandzilak)*

forma de combatir directamente contra los alemanes era desde el aire y deseaba una fuerte representación polaca en esa fuerza.

Al final de la guerra, la FAP en el exilio estaba compuesta por 14 escuadrones, incluyendo nueve unidades de caza. Esta considerable fuerza estaba completamente integrada en la estructura de la RAF, al igual que los escuadrones de otros países ocupados. El Grp Capt Stefan Pawlikowski, jefe de la *Brygada Poscigowa* en 1939, fue nombrado como primer jefe de la fuerza de cazas polacos, siendo su nombramiento oficial el de Oficial de Enlace polaco ante el Mando de Cazas del Cuartel General. A pesar del reconocimiento por parte de la RAF de la recién formada Fuerza Aérea Polaca, Pawlikowski y su equipo disponían de poca independencia en el planeamiento operacional. Es más, su función principal consistía en asegurar que la FAP de después de la guerra dispusiera de un grupo adiestrado de comandantes preparados para controlar la fuerza del frente. Después de la muerte de Pawlikowski durante una misión en mayo de 1943, su lugar fue ocupado por el Grp Capt Jerzy Bajan, que había sido un destacado piloto de caza y líder de un equipo acrobático antes de la guerra.



Jerzy Jankiewicz había volado con el Sqn Nº 601 durante la Batalla de Inglaterra antes de entrar en el Sqn Nº 303; en última instancia, asumió el mando de esta unidad en julio de 1941. Jankiewicz se convirtió más tarde no sólo en el primer piloto polaco que llegó a ser oficial al mando de un escuadrón con personal británico, sino también el primero en mandar un ala con personal británico en operaciones.

Las unidades polacas se reorganizaron mediante la recomposición del personal de las unidades antes de la guerra. Las *Eskadras* del *4 Pulk Lotniczy* se convirtieron en el Sqn Nº 306 *Ciudad de Torun,* adoptando su familiar emblema del pato mientras que el personal superviviente del *2 Pulk Lotniczy* formó el Sqn Nº 308 *Ciudad de Cracovia,* adoptando el distintivo de la flecha alada de la *121 Eskadra*. Según se iban creando más escuadrones el número de regimientos anteriores a la guerra aptos para su reconstitución se fue agotando. Esto hizo que las nuevas unidades simplemente adoptaran ciudades como su nombre básico, siendo su distintivo el de una *Eskadra*. Por ejemplo, el Sqn Nº 315 adoptó *Deblin* como nombre básico (una ciudad querida para cualquier piloto polaco) mientras que el distintivo de la unidad se elaboró a partir del utilizado anteriormente por la *112 Eskadra* con base en Varsovia. El Sqn Nº 316 tenía personal de otras dos *Eskadras* de Varsovia dentro *del 1 Pulk Lotniczy* (números 113 y 114) por lo que se convirtió en el segundo Sqn *Ciudad de Varsovia*. A pesar de compartir el mismo nombre que el Sqn Nº 303, rara vez se confundía a estas dos unidades, ya que esta segunda unidad se conocía como el Sqn de *Kosciuszko*; la fama del nombre de esta segunda unidad, y su reciente gloria en la Batalla de Inglaterra, fueron factores muy importantes para convencer a muchos americanos polacos para que participaran en las Fuerzas Armadas Polacas en el exilio durante los últimos años de la guerra. La última unidad de caza diurna formada fue el Sqn Nº 317 que se activó en torno a un grupo de personal del *5 Pulk Lotniczy* con base en Wilno; de ahí su nombre de *Ciudad de Wilno*.

El personal del *6 Pulk Lotniczy* formó el Sqn Nº 307, *Ciudad de Lwów*, que fue seleccionado para convertirse en unidad de caza nocturna y que, consiguientemente, fue equipada con *Defiant* en lugar de los habituales *Hurricane*. Sin embargo, esta función especializada no agradaba a la mayoría de los pilotos de los escuadrones que tenían pocas ganas de ser simplemente *conductores de autobuses nocturnos con armas*. Aunque la unidad sufrió al principio un movimiento considerable de

personal, gradualmente atrajo a aquellos pilotos de otros escuadrones a los que les gustaba el vuelo nocturno.

Para destacar su función, el Sqn Nº 307 adoptó el sobrenombre de *Lwowskie Puchacze (Búhos de Lwów),* elaborando un emblema distintivo como aviadores nocturnos que estaba compuesto por un búho agarrando un avión bajo una luna creciente. Aunque fue la única unidad *específica* polaca de cazas nocturnos, el Sqn Nº 307 no fue la única unidad de caza polaca que voló por la noche. De hecho, la asignación del segundo derribo nocturno polaco correspondió al Sqn Nº 306, cuyo Flt Lt Wladyslaw Nowak derribó un He 111 mientras pilotaba un *Hurricane* II a las 01:15 horas del 11 de mayo de 1941. Aquella misma noche, su compañero de escuadrón, el Flt Lt Gerard Ranoszek, dañó un segundo bombardero; posteriormente, a Ranoszek le resultaría tan atrac-



El *Spitfire* Mk VB AD233 fue utilizado por el Sqn Ldr Milne durante su periodo como oficial al mando del Sqn Nº 222 y, cuando Jankiewicz asumió el mando de esta unidad, también heredó este avión. El 25 de mayo de 1942 el Sqn Ldr Jerzy Jankiewicz murió mientras pilotaba este aeroplano durante el *Rodeo 51* sobre Gravelines. *(Amold)*

Abajo a la derecha:
Mientras estuvo con el Sqn Nº 302, la presentación del *Spitfire* VB AD257 *Borough of Willesden* se codificó como WX-A. El as Glówczynski utilizó este caza el 30 de diciembre de 1941 para destruir un Bf 109F. *(Glówczynski)*

El Sqn Nº 303 fue la primera unidad polaca en recibir los *Spitfire,* reequipándose con el Mk I a comienzos de 1941. El veterano del Sqn *Kosciuszko,* Maj Merian Cooper, visitó esta unidad más o menos cuando llegaban los primeros *Spitfire* a Northolt y aparece aquí junto con el Plt Off Feric y el Plt Off Zumbach. Cabe destacar que todavía se colocaba el distintivo tradicional detrás de la cabina del *Spitfire I,* igual que había ocurrido con el *Hurricane.* *(Koniarek)*



¡Ataque de pájaros! Escondiéndose detrás de una bandada de gaviotas se encuentra el *Spitfire V* AD140/JH-H, que fue entregado al Sqn Nº 317 a mediados de octubre de 1941 como uno de los primeros Mk V enviados a la FAP. Un análisis más detenido de esta extraña fotografía desvela que el buje de la hélice del avión está muy manchado de aceite que se ha derramado desde el mecanismo de paso variable, un fallo bastante común del *Spitfire* en aquella época. Otras fotografías borrosas en blanco y negro de la época de los aviones del Sqn Nº 317, que mostraban también las fugas del mecanismo del mando de paso, crearon la leyenda de que los aviones de esta unidad tenían los conos de las hélices pintados de rojo y blanco. De hecho, los colores polacos sólo se aplicaban en el formato reglamentario con un cuadrado de la FAP según la norma en el morro del avión y con la palabra *POLONIA* estarcida inmediatamente debajo de él. Por último, el distintivo del Sqn Nº 317 se pintaba detrás de la cabina. Aparte de ser utilizado por los pilotos del Sqn Nº 317, el AD140 también fue utilizado por el as Wg Cdr Witorzenc, oficial al mando del Ala de Exeter, a comienzos de 1942. *(Bochniak)*

tivo el vuelo nocturno que se pasaría al Sqn Nº 307 para convertirse más tarde en su oficial al mando. Acabó la guerra como el segundo piloto polaco de cazas nocturnos con mejores resultados.

El último Sqn polaco con cazas asignados no recibiría dichos aviones hasta finales de 1944; el Sqn Nº 309 *Ziemia Czerwienska* se formó inicialmente en 1941 como una unidad de cooperación con el Ejército de Tierra equipada con *Lysander* (de ahí su nombre, ya que los escuadrones que no eran de cazas recibían su nombre de provincias). Los múltiples cambios de funciones que experimentó esta unidad reflejaban directamente los diversos cambios de parecer con respecto a cómo se podría desarrollar mejor el tema de la cooperación con el Ejército de Tierra. Después de haber demostrado su ocaso en Francia en 1940, el periodo de funcionamiento del *Lysander* con el Sqn Nº 309 siempre se consideró que iba a ser corto, por lo que esta unidad fue debidamente seleccionada para convertirse en el primer escuadrón de la RAF en reequiparse, a comienzos de 1942, con el avión de bombardeo en picado Brewster-Bermuda, inspirado en la Armada de EE. UU. y, en última instancia, desastroso. Tras el miserable fracaso de este último proyecto, se propusieron a continuación los bombarderos ligeros Douglas Boston.



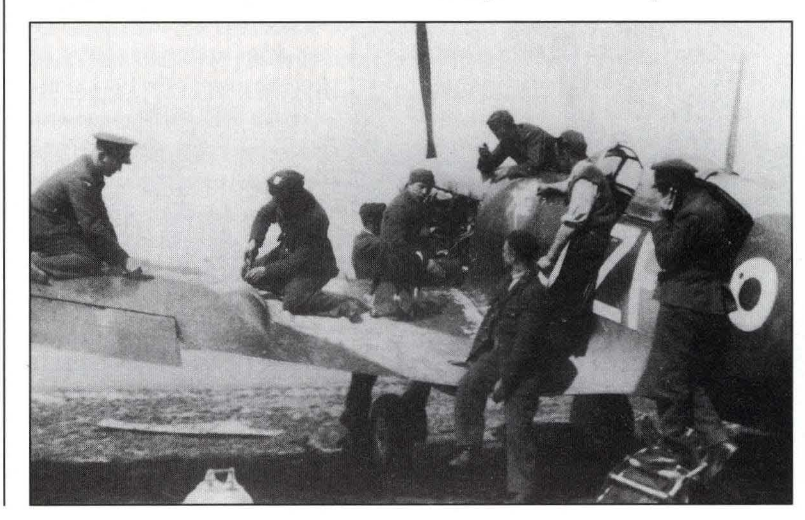
Sin embargo, en última instancia esta unidad se reconvirtió al *Mustang I,* desarrollando con éxito su función táctica de reconocimiento. En 1944 se decidió que la FAP tendría que arreglárselas con solamente una unidad de reconocimiento por lo que, a su debido tiempo, se seleccionó el Sqn Nº 318 con base en Italia. Se instruyó al Sqn Nº 309 para sustituir los *Mustang I* por los *Mustang III* con motor Merlin, pasando a depender del Mando de Cazas durante este proceso. Los oficiales de alta graduación de la RAF consideraron que el cambio a los

Mustang era la elección más sensata, ya que asumían que las diferencias entre los dos tipos serían mínimas, al menos con respecto a sus características de vuelo. Puede que éste, de hecho, fuera el caso pero cuando se trató de "combatir" en el *Mustang III,* los pilotos del Sqn Nº 309 no tenían experiencia de combate aéreo. Por lo tanto, esta unidad se reequipó inicialmente con los *Hurricane II,* exclusivamente con objetivos de aprendizaje, siendo sustituidos a su vez por los *Mustang I* para permitir a los polacos familiarizarse con el caza estadounidense una vez más. Por último, a finales de diciembre de 1944, el Sqn Nº 309 fue declarado operacional.

Según crecía el número de unidades, las viejas *rivalidades locales* se reavivaron de diversas formas. El personal de los escuadrones hacía todo lo que podía para distinguirse de otras unidades y, aparte de los distintivos de éstas (aplicados tanto a los aparatos como a los uniformes), se introdujeron otras "marcas de rápido reconocimiento". Por ejemplo, todo el personal de vuelo solía llevar pañuelos de colores que representaban a sus respectivas unidades (marrón claro para el Sqn Nº 302, púrpura para el Nº 303, verde para el Nº 306, blanco para el Nº 308, azul para el Nº 315, rojo oscuro para el Nº 316 y azul claro para el Nº 317). Realmente, los pañuelos de la FAP más llamativos eran los que llevaban las tripulaciones de vuelo nocturno del Sqn Nº 307, un pañuelo turquesa adornado con el emblema modificado de la unidad en el que se había sustituido el avión por una botella. Por último, cuando el Sqn Nº 309 se trasladó al Mando de Cazas, sus pilotos se pusieron los pañuelos azules con puntos blancos de la Marina.

También se podía distinguir la identidad de las unidades por la forma en que se aplicaban los distintivos polacos nacionales rojos y blancos en los aviones. El Sqn Nº 303 exhibía la diferencia más evidente simplemente no llevando estos distintivos hasta comienzos de 1942; ¡consideraban que el famoso distintivo *Kosciuszko* ya era suficientemente polaco. Por otro lado, el Sqn Nº 302 prefirió aplicar los distintivos nacionales en lugar de los de la unidad, pintándolos normalmente bajo la cabina de los aviones del escuadrón hasta mediados de 1942. Por último, el Sqn Nº 306 también aplicó el cuadrado de la FAP en la parte trasera del fuselaje de sus *Spitfire* hasta 1942.

El Sqn Nº 308 fue la primera unidad en pintar los distintivos nacionales en los capots de sus aviones, facilitando de esta forma que el cuadrado rojo y blanco se aplicara en dimensiones considerablemente más grandes. Posteriormente, los Escuadrones Nº 315, 316 y 317 adoptaron este modelo, aunque con un distintivo nacional de tamaño reducido. Las ordenanzas de la FAP formuladas a los dos años estipularon que su distintivo sólo se podría aplicar en el capot del morro por debajo de los tubos de escape. También se normalizó el tamaño del



El Spitfire VB del Flg Off Stabrowski del Sqn Nº 308 durante su mantenimiento en Northolt en algún momento del verano/otoño de 1941; destaca que el montador sentado sobre el borde de la cabina del Spitfire señala al fotógrafo el emblema personal del *Ángel borracho*. El Sqn Nº 308 fue la unidad de caza polaca más eficaz de 1941, acreditándosele 52 derribos confirmados, 10 probables y 13 dañados durante el transcurso de ese año. *(Wandzilak)*



Al finalizar su periodo de servicio, se invitó al Flg Off Glówczynski (en el centro) a convertirse en ayudante del Gen Wladyslaw Sikorski (a la izquierda), jefe supremo de la Fuerza Aérea polaca. La FAP tenía una gran deuda con Sikorski, que insistió en ampliar su fuerza aunque esto supusiera sacar a personal de las unidades navales y terrestres. *(Glówczynski Wojciech Luczak)*

distintivo en 6 x 6 según el Decreto del Ministerio del Aire (publicado el 12 de diciembre de 1940) que establecía que la insignia nacional podría disponer de 6 x 9. Por lo tanto, a menudo se añadía la palabra *POLONIA* por encima o por debajo del cuadrado para aprovechar por completo el espacio autorizado.

Aunque en la primavera de 1941 la mayoría de los pilotos de caza polacos habían sido agrupados en unidades de la FAP, algunos siguieron volando con los escuadrones de la RAF y muchos de ellos lograron el puesto de jefes de escuadrones o de escuadrillas. El Sqn Ldr Jerzy Jankiewicz se convirtió en el primer polaco en mandar una unidad con personal británico cuando fue nombrado oficial al mando del Sqn Nº 222 *Natal* en mayo de 1942.

Doce meses antes, los pilotos polacos Flt Lt Kosinski (del Sqn Nº 72) y Sgt Pietrasiak (del Sqn Nº 92) se habían convertido en ases durante sus vuelos con la RAF en el verano de 1941. Más tarde durante la guerra, el as Plt Off Blok también logró el éxito volando con un Sqn de la RAF al compartir la reclamación de un Ju 88 dañado el 31 de mayo de 1942. Puede que no parezca un resultado importante para un as en su primera prueba pero, de hecho, fue el primer éxito del recién formado Sqn Nº 164 *Tiempos de Ceilán*. Con base en Skeabrae y equipada con los *Spitfire Mk V*, esta unidad tenía asignada la defensa aérea de la base naval de Scapa Flow. A menudo las condiciones en este campo de aviación en el norte no eran cómodas y un destino en el `164´ era considerado con frecuencia como la forma ideal del `alto mando´ del Mando de Cazas para enfriar los temperamentos excesivamente acalorados (ciertamente, éste era el caso de Blok). Algunos otros pilotos polacos también fueron destinados a esta unidad durante su periodo en las Islas Orcadas e, incluso, el Flt Lt Ignacy Olszewski actuó realmente como jefe de la escuadrilla "A" durante algunos meses.



Spitfire* VB del Sqn Nº 315 escoltan al Gen Kazimierz Sosnkowski durante su vuelo de regreso a Londres desde la base de la unidad en Ballyhalbert, cerca de Belfast. Esta fotografía fue tomada en agosto de 1943 por el Flg Off Glówczynski, que permaneció como ayudante del nuevo jefe supremo polaco Gen Sosnkowski, tras su nombramiento para este puesto después de la muerte del Gen Sikorski. El segundo de los dos Mk V es el BL993 PK-X, que era pilotado en este caso por el Flg Off Edward Jaworski. Destaca que a los dos aparatos les faltan los distintivos de la unidad, mientras que el BM537 tampoco tiene el distintivo de la FAP. En esa fase de la guerra, el *Spitfire* ya había pasado su mejor época como caza, utilizándose principalmente estos desgastados aparatos para fines de instrucción en bases alejadas, donde pasaban de una unidad a otra según rotaban los escuadrones yendo y viniendo de Irlanda del Norte al frente. El pequeño saliente detrás de la rueda de cola de los dos aparatos es un accesorio para el remolque de blancos. *(Glówczynski)

EL ALA DE NORTHOLT

La colaboración entre la RAF en Northolt y la FAP comenzó con las hazañas en la Batalla de Inglaterra del Sqn Nº 303 y continuó de forma habitual hasta el Día D. A lo largo de toda la guerra, la base de cazas de Middlesex se mantuvo como una base en el frente, utilizándose continuamente sus unidades en acciones sobre el continente. Por lo tanto, la gran mayoría de las victorias asignadas a los pilotos de cazas diurnos polacos sobre Europa en 1941-1943 fueron logradas por el Ala de Northolt, mencionada en la documentación polaca como *1 Polskie Skrzydto Mysliwskie* ('1 Ala Polaca de Cazas').

Aunque posteriormente se formaron dos alas polacas más en otros campos de aviación, fue Northolt la que permaneció como base de los cazas polacos en Gran Bretaña. Allí las unidades solían llegar y salir pero siempre estaban compuestas por polacos. Incluso, esta base se *polanizó* hasta tal punto que se tuvo que colocar una señal de 'Se habla inglés' en el bar del pabellón de oficiales para tranquilizar a los ocasionales invitados aliados confundidos por el idioma que se hablaba a su alrededor. El polaco también se convirtió en el idioma principal del pub *Orchard* y del salón de baile en la cercana Ruislip, muy frecuentados por el personal de Northolt. Muchos aviadores polacos también encontraron novias inglesas mientras estuvieron destinados allí.

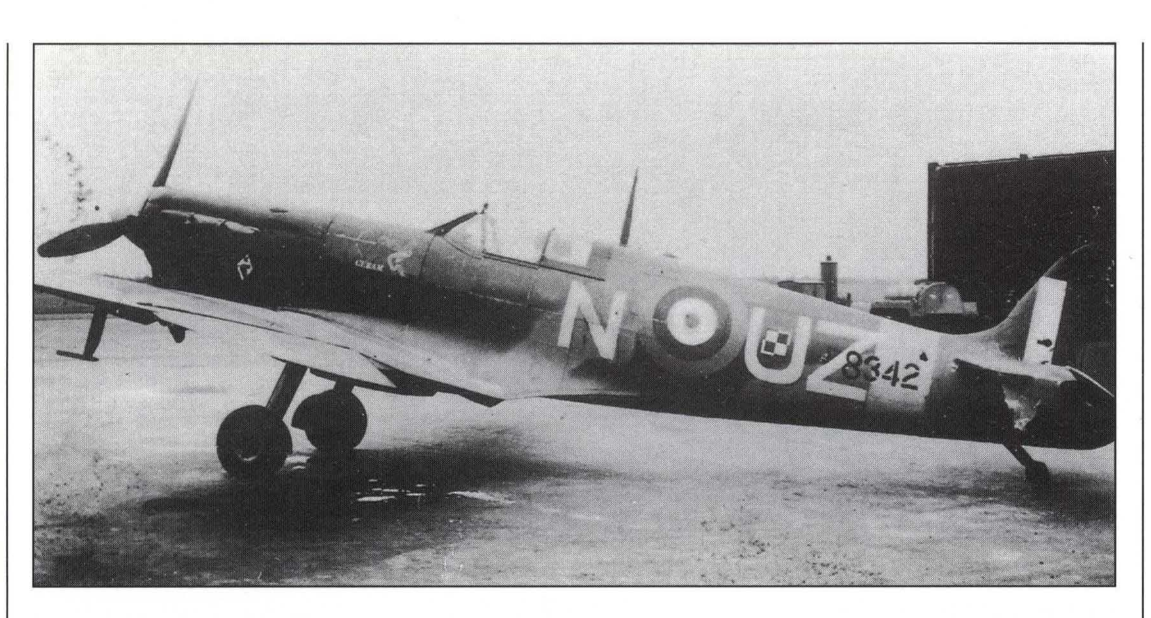
Esta ala se estableció en 1941 bajo el mando conjunto de John Kent y Witold Urbanowicz, ninguno de los cuales era extraño en Northolt ya que los dos habían volado con el Sqn Nº 303 durante la Batalla de Inglaterra. Durante la primavera de 1941, la RAF desarrolló sus primeras operaciones ofensivas sobre el continente, enfrentándose a los *Jagdgeschwadern* (Escuadrones de caza alemanes) ya curtidos en combate con base en los campos de aviación de Pas-de-Calais que operaban ya



El Wg Cdr *Johnny* Kent y su compañero de la Batalla de Inglaterra, el Sqn Ldr Urbanowicz, aparecen mientras mandaban conjuntamente la recién establecida Ala polaca de Northolt en 1941. Kent, que había prestado sus servicios anteriormente como jefe de la escuadrilla "A" con el Sqn Nº 303, siempre tuvo en gran consideración a los polacos, como muestra claramente el siguiente extracto de la crónica del escuadrón (escrita con ocasión de su despedida de Northolt a finales de 1940 para asumir el mando del Sqn Nº 92):
"Finalizo mi asociación con este Sqn, el mejor que ha visto la RAF, con verdadera lástima y dolor. Puedo considerar el tiempo que he pasado con ustedes como el más instructivo e impresionante de mi vida."



Durante la primavera de 1941 el Sqn Nº 303 fue reequipado en Northolt con los *Spitfire II*. El P7962/RF-A *Inspiration* (su nombre de presentación) fue pilotado a menudo durante este periodo por el Plt Off Gladych, que todavía tenía que conseguir la primera de sus 17 victorias. El 9 de mayo este avión fue derribado por un Bf 109 del III./JG 3; su piloto, el Flg Off Zumbach, saltó sano y salvo sobre Dover.



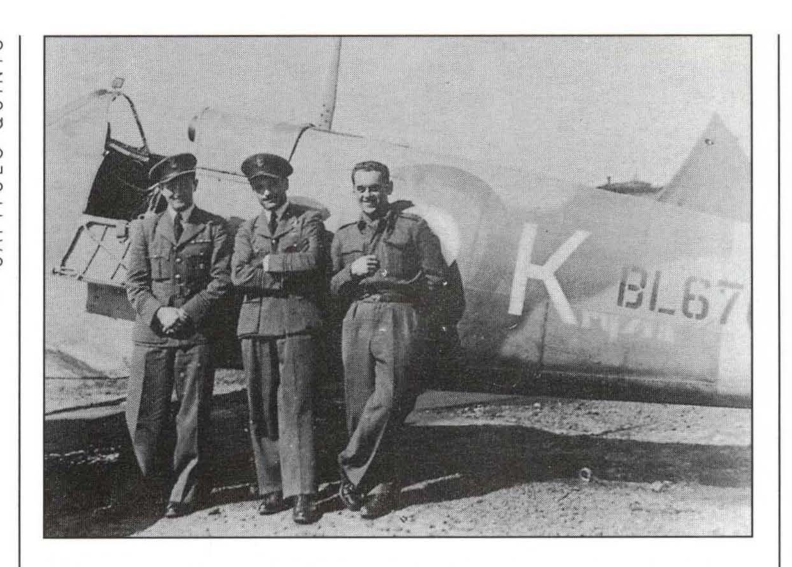
Seriamente dañado en combate durante el *Circus 88* el 29 de agosto de 1941, el *Spitfire II* P8342/UZ del Sqn Nº 306 realizó un aterrizaje apresurado en Biggin Hill el 29 de agosto de 1941 con su piloto, el Sgt Marcin Machowiak. El polaco había reclamado un Bf 109 durante la misión en la que otros cuatro ases polacos consiguieron sus respectivas victorias. El P8342 llevaba el nombre de presentación *CERAM* y un misterioso personaje de dibujos animados que probablemente procedía de su periodo de servicio con el Sqn Nº 145. Destaca cómo aplicaba el Sqn Nº 306 el distintivo del escuadrón en el capot del motor y el cuadrado polaco en la parte trasera del fuselaje. *(Chotoniewski)*

más sobre territorio propio que sobre Gran Bretaña. Los combates aéreos en los cielos de Francia fueron tan feroces como los que se produjeron en el verano de 1940, intensificándose la ofensiva aérea a través del Canal después de la invasión alemana de la URSS.

La RAF solía llevar a cabo varias misiones diarias provocando más victorias y más bajas para el Mando de Cazas. Como ejemplo de vuelo de un día cualquiera, el 23 de junio de 1941 el Ala de Northolt desarrolló dos operaciones. Durante uno de estos barridos, el Sgt Vojciechowski, veterano de la Batalla de Inglaterra, consiguió su quinto derribo mientras que, más tarde ese mismo día, los futuros ases Sgt Adamek y Sgt Wünsche también consiguieron respectivas victorias. Sin embargo, con mucho, el polaco más eficaz ese día fue el Plt Off Gladych. Alrededor de mediodía, cuando su Sqn Nº 303 escoltaba a 23 bombarderos desde Redhill hasta Bethune *(Circus 19),* Gladych consiguió su primer derribo. Más tarde la misma unidad envió de nuevo 12 *Spitfire II* a las 19:35 para actuar como escoltas de los bombarderos que volaban entre Dungeness y Le Touquet como parte del *Circus 20.* Lo que viene a continuación es el informe de Gladych de esta segunda misión (pilotada en el P8330/RF-D) en la que obtuvo la confirmación de dos aviones destruidos:

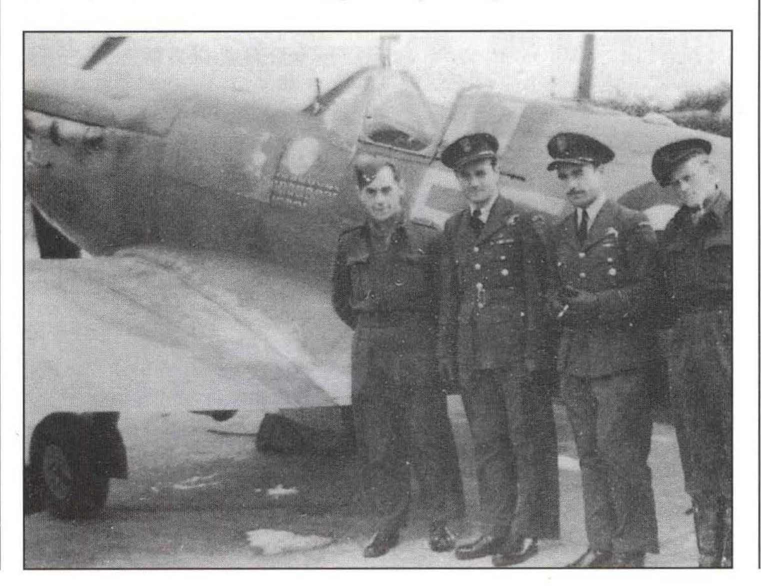
"Estaba volando en la primera sección de las cuatro del Sqn Nº 303 después de un ataque contra el aeródromo de Desvres cuando oí un aviso en mi radio de que los Me 109 estaban a punto de atacarnos por la popa. Al mirar detrás de mí localicé un Me 109 persiguiendo un *Spitfire* y viré. Conseguí enfrentarme al

Los jefes del Sqn Nº 308 (de izquierda a derecha) Flt Lt Poplawski, Sqn Ldr Zak y Flt Lt Koc. Poplawski anotó su quinto derribo en octubre de 1941, mientras que Koc se convirtió en as en abril de 1942. Junto a Koc está el Plt Off Wandzilak que, el 21 de septiembre de 1941 a las 15:12 horas, reclamó la destrucción de un *Bloch* MB.151. De hecho, se había convertido en el primer piloto polaco al que se le reconoció la destrucción de un Fw 190. *(Wandzilak)*



Se ve el BL670/RF-K en Northolt a comienzos de mayo de 1942 mientras estuvo asignado al recién nombrado Sqn Ldr Walerian Zak (en el centro, flanqueado por sus jefes de escuadrilla, el Flt Lt Bienkowski y Flt LT Zumbach). Habiendo sido utilizado anteriormente por el Sqn Ldr Kolaczkowski, el BL670 todavía llevaba su apodo para el avión *(Krysia)*, su título de presentación *Ever Ready II* ("Siempre Dispuesto II") detrás de la cabina y el nombre *Wojtek* (forma abreviada de Wojciech) en el capot del motor en la parte derecha. Este *Spitfire* fue un as a su manera, acreditándosele 3 derribos y 2 compartidos con 3 pilotos diferentes. *(Koniarek)*

avión enemigo (A/E) y cuando se lanzó en picado le seguí; tras el timón me di cuenta que podía acabar con él, pues estaba a mi cola. Disparé una ráfaga corta a cuarenta metros de forma que el A/E viró medio lado y cayó en picado envuelto en llamas. A continuación, me di cuenta que estaba solo y, aunque oía a mi comandante ordenarnos volver a la base no podía ver nuestros aviones. Al acercarme a la costa localicé 2 Me 109 a unos mil metros por encima, uno de los cuales se lanzó en picado hacia mí. Viré apartándome y le dejé pasar para seguirle a continuación, pero después de salir ambos del picado y cuando estaba a punto de atacar, el segundo A/E estaba en mi cola. Viré y se entabló un combate entre los dos, pero el otro Me 109 acudió a su vez. Comencé a girar en círculos, a veces en giros muy estrechos, intentando de esta forma llegar a la costa. Después, observé 8 o 10 Me girando en círculo sobre mí para a continuación caer en picado en turnos, la mayoría de ellos disparando. Mi motor daba problemas y, seguramente, había sido alcanzado, por lo que no podía virar fácilmente.



Más oficiales pilotos de alta graduación posan junto a otro *Spitfire V* con base en Northolt. En este caso, el BM144/RF-D *Donald Duck* proporciona el fondo para los Flt Lts Zumbach (a la izquierda), Bienkowski (segundo por la izquierda) y Marciniak (tercero por la izquierda). Este avión fue el aparato de Zumbach durante su periodo como jefe de la escuadrilla "A" del Sqn Nº 303 y lo utilizó para reclamar un posible Fw 190 el 27 de abril de 1942. Siguió pilotando el BM144 después de su nombramiento como oficial al mando de la unidad el 25 de mayo de 1942. Destaca el elevado espejo retrovisor adaptado a su avión, una modificación que Zumbach realizó en todos sus *Spitfire*.



El AA853/WX-C del Sqn Nº 302 fue fotografiado *en el campo* a comienzos de julio de 1942. Las franjas blancas (resulta interesante que también se encuentren cruzando la superficie superior del empenaje de cola) se aplicaron posiblemente durante este mes como parte de una maniobra aliada. A pesar de una amplia investigación, los autores no han encontrado ninguna prueba documental de que estos distintivos se volvieran a colocar al mes siguiente para los aterrizajes en Dieppe, como han afirmado a menudo los historiadores.

Además, comenzaba a sentirme muy cansado. De repente, un A/E se lanzó en picado como para atacar a un avión por debajo de mí y yo adopté la misma táctica que antes siguiéndole hacia abajo y saliendo del picado detrás de él. Sin embargo, mis cañones no disparaban. Ya había llegado entonces bastante cerca del A/E cuando de repente dio un medio giro y mi avión golpeó al Me 109, cortando su cola. La cubierta de mi cabina estaba abierta y un trozo del A/E entró y me cortó en el ojo derecho. El chorro de sangre me cegó pero sabía que todavía estaba sobre Francia a cuatro mil quinientos metros. Conseguí cruzar el canal con el motor en mal estado y después de informar a Operaciones de mis dificultades intenté aterrizar en Manston. Sin embargo, estaba prácticamente inconsciente en ese momento y ya no pude recordar nada más hasta que desperté en el hospital."

El siguiente extracto, sacado del Informe del Oficial de Inteligencia sobre la misión de Gladych, describe los momentos finales del vuelo de los que el piloto admite no tener recuerdos:

"El P/O Gladych chocó contra el suelo en un campo cerca de Manston después de que su avión hubiera golpeado un poste de telégrafos y el motor se separara del avión, que quedó hecho un completo desastre. Ha-



Tomada posiblemente el día de los aterrizajes en Dieppe (19 de agosto de 1942), en esta fotografía se puede ver al personal del Sqn Nº 303 arremolinándose, escuchando el informe posterior a la salida. Aquel día se le reconocieron a la unidad 7 aviones alemanes derribados y 2 compartidos y otros 4 probablemente destruidos.



El Duque de Kent estrecha la mano del Sgt Kazmierz Sztramko durante su visita al Sqn Nº 317 en Northolt. Sztramko había volado tanto con la *113 Eskadra* en 1939 como con el GC II/10 en Francia en 1940. En el extremo izquierdo se encuentra el Sqn Ldr Skalski, que era el oficial al mando del Sqn Nº 317 en aquel momento, mientras que en el centro de la fotografía está el Wg Cdr Janus, oficial al mando del Ala de Northolt. Estos tres pilotos polacos consiguieron su condición de ases en 1943. *(Bochniak)*

ce poco que el piloto ha salido del hospital donde fue tratado de graves cortes en su cara, de fractura de cráneo y de fractura de clavícula."

La propia intensidad de las operaciones durante el verano de 1941 queda ilustrada de forma gráfica por el hecho de que apenas dos meses después, el 29 de agosto, se realizó el "Circus 88". Cuatro ases polacos aumentaron sus victorias aquel día, tres de los cuales formaban parte del Ala de Northolt, el Flt Lt Wesolowski y el Flt Lt Janus del Sqn Nº 308 y el Sgt Chudek, del Sqn Nº 315. En la misma operación el Flt Lt Kosinski del Sqn Nº 72 (Ala de Biggin Hill) también consiguió la confirmación del derribo de un Bf 109 y otro probable.

Las intensas operaciones continuaron hasta que el mal tiempo limitó estas misiones en noviembre. No menos de 16 pilotos polacos se habían convertido en ases entre mayo y diciembre de 1941, la mayoría de los cuales habían añadido victorias a sus éxitos previos de Polonia, Francia y la Batalla de Inglaterra. Sin embargo, cuatro pilotos polacos consiguieron sus primeras victorias durante el verano de 1941, a saber, Drobinski, Chudek, Poplawski y Janus. El Plt Off Drobinski, conocido como Ghandi debido a su modesta actitud y a su firme carácter, fue el as polaco más eficaz del *Spitfire II* con sus 6 derribos durante junio-julio de 1941. El 21 de junio, mientras pilotaba el P8335/RF-R en el Circus 16, derribó a un piloto no menos bueno como el Teniente Coronel Adolf Galland (pilotando el Stab./JG 26 Bf 109F-2 Wk-Nr 5776).

Comparado con las ajetreadas operaciones de los años anteriores, 1942 trajo pocas victorias más para los ases polacos. El día de más éxito en un año relativamente escaso fue el 19 de agosto cuando el Ala de Northolt voló en apoyo de los desastrosos ate-

El Grp Capt Mümler se acopla en su *Spitfire V* siendo jefe de la base en Northolt (RAF) entre 1942 y 1943. Aunque ocupaba un puesto esencialmente no de vuelo en la base, Mümler solía acompañar regularmente a sus escuadrones en patrullas a través del Canal. Su último éxito aéreo lo consiguió durante el *Circus 258* el 3 de febrero de 1943 cuando se le confirmó un Fw 190 dañado. Esta misión en concreto fue significativa también para otros ases polacos, ya que el Flg Off Blok y el Plt Off Cwynar del Sqn Nº 315 destruyeron cada uno un Fw 190, y el Flt Lt Koc del Sqn Nº 308 logró destruir, probablemente, un tercer caza Focke-Wulf. Sin embargo, Koc fue derribado finalmente sobre Dunquerque, aunque logró evitar su captura y volvió a su unidad 18 días más tarde.





Como se ha mencionado en la fotografía anterior, el Flt Off Blok consiguió su tercer derribo confirmado durante el *Circus 258* mientras pilotaba el *Spitfire IX* BS409/PK-B. Sin embargo, este futuro as polaco no tuvo las cosas fáciles, ya que su avión resultó gravemente dañado durante esa misión y Blok intentó saltar de él. Pero la cúpula de la cabina se le atascó y, de alguna forma, el piloto consiguió mantener su estropeado *Spitfire* hasta casa donde más tarde posaría para esta sorprendente fotografía. *(Archiwum Dokumentacji Mechanicznej-Warszawa)*



El Plt Off Michal Cwynar (a la derecha) y el Plt Off Tadeusz Zurakowski posan junto al *Spitfire* IX BS513/PK-Z del Sqn Nº 315. Todas las victorias de Cwynar en Gran Bretaña se produjeron con esta unidad, y también se convirtió en uno de los tres pilotos polacos que consiguieron llegar a ser ases contra el V1; se le confirmaron 1 proyectil teledirigido y 4 compartidos durante el verano de 1944. *(Cwynar)*

rrizajes en Dieppe. En esa fecha, al Sqn Nº 303 se le confirmaron 7 derribos y 2 compartidos, además de 4 probables, mientras que el Sqn Nº 317 también consiguió 7 derribos y 1 compartido, además de 1 dañado, y la escuadrilla de la PLM del Ala de Northolt 2 dañados.

En noviembre de 1942, la PLM de la FAP anunció que las victorias totales de todas las unidades de cazas polacos que volaban en Gran Bretaña habían llegado a 499 y, para celebrar el derribo nº 500, se iba a conceder un premio en forma de escudo de plata. El mal tiempo impidió los enfrentamientos con el enemigo durante muchas semanas pero, finalmente, el 31 de diciembre de 1942, los *Spitfire IX* de Northolt consiguieron llevar a cabo el *Rodeo 140* sobre Francia. Según el orden de combate del Sqn Nº 315:

"10 millas al norte de Abbeville, Operaciones nos informó que 20 Fw 190 estaban atacando algunos de nuestros escuadrones sobre Berck a 7.500 metros. Cuando llegamos a la zona sólo vimos 6 FW y el Sqn 306, que iba con nosotros, y recibió la orden de atacar mientras nos-

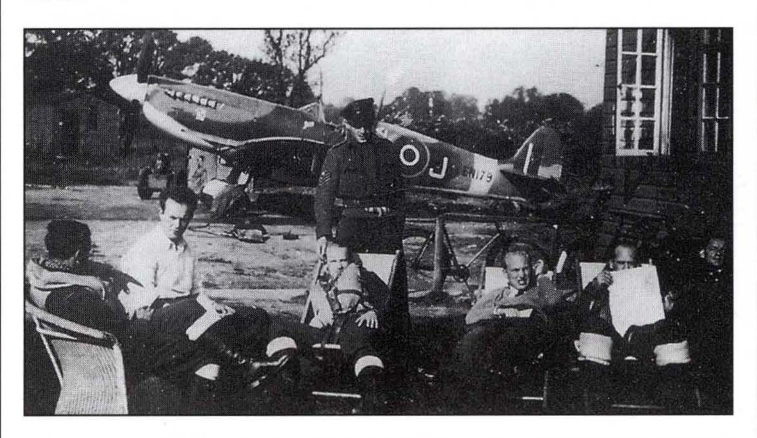
otros teníamos que proporcionar la protección superior. Durante este enfrentamiento, el Sqn 306 derribó 2 A/E, elevando el número total de aparatos destruidos por pilotos polacos a 501. Desgraciadamente, al mismo tiempo perdieron dos pilotos."

Como ocurría con mucha frecuencia, las victorias y las bajas llegaban juntas, produciendo tanto alegría como dolor. El piloto al que se asignó el derribo nº 500 de la FAP consiguió posteriormente el grado de as. El Plt Off Henryk Pietrzak reclamó entusiasmadamente el derribo a través de la radio bastante antes de aterrizar de vuelta en Northolt, mientras que la victoria 501 fue adjudicada al Flg Off Zdzislaw Langhamer. Después de esta misión los dos pilotos gozaron de mucha publicidad (y condecoraciones) y fueron recibidos por el Presidente polaco; prácticamente todos los periódicos de Gran Bretaña describieron su combate, publicado en polaco, en inglés, en francés o en checo.

Sin embargo, conviene recordar que los 500 derribos de la FAP no incluían las victorias conseguidas por los polacos en las unidades británicas. Si se contaran éstas, el derribo 500 habría llegado oficialmente más de un año antes, conseguido por la tripulación nocturna (en incursiones) formada por el Flg Off Reymer-Krzywicki (piloto), el Flt Off Strasburger (radionavegante) y el Flg Off Bokowiec (ametrallador) volando con el Sqn Nº 23 de personal británico. En la noche del 6 de diciembre de 1941, mientras pilotaban el *Havoc I* BD112/YP-T, consiguieron sus únicas victorias de la guerra, un Ju 88 destruido y otro dañado.



Dos ases del Sqn Nº 306, el Flt Sgt Pietrzak (sentado en el ala) y el Flg Off Sotogub. Este último piloto (junto con *Charlie* Blok) era oficial cadete en Deblin cuando estalló la guerra y fue apresuradamente destinado a un escuadrón polaco como suboficial; su nombramiento como oficial, que inicialmente estaba programado para 1940, llegó finalmente una vez que estuvo en Inglaterra. *(Arct)*



Un grupo de pilotos del Sqn Nº 316 descansan libremente a mediados de 1943. El *Spitfire IX* en el fondo (EN179/SZ-J *Jean*) era utilizado habitualmente por el Flt Lt Gnys (aquí aparece sentado en el extremo izquierdo con la espalda hacia la cámara, hablando con el Flg Off Jerzy Szymankiewicz). El EN170 también fue pilotado en ocasiones por el Flt Lt Maciejowski y por el Sgt Murkowski; este último piloto utilizó el avión con efectos contundentes el 9 de julio de 1943 cuando se le reconoció la destrucción de un Fw 190 y un segundo probablemente destruido. *(Wagner)*



El BS451/RF-M del Sqn Nº 303 fue utilizado por el Flt Sgt Chudek para derribar 2 Fw 190 el 17 de agosto de 1943. Según el diario de vuelo del Sqn Ldr Falkowski, también destruyó un Fw 190 con él el 6 de septiembre; resulta interesante que los informes de la unidad señalen que Falkowski pilotó el MA524/RF-F en aquella misión en particular. *(Choloniewski)*

LA INVASIÓN Y EL DESPUÉS

A finales de 1943 los veteranos de la Unidad Polaca de Combate, el Sqn Ldr Skalski y el Sqn Ldr Horbaczewski abandonaron sus unidades de la RAF en el Mediterráneo y regresaron a Gran Bretaña; se estaba formando la 2ª Fuerza Aérea Táctica como preparación para el Día D y todos los mandos de caza con experiencia de la FAP eran necesarios.

En otro lugar, el 20 de febrero de 1944, el Grp Capt Gabszewicz sucedió al Grp Capt Tadeusz Rolski como oficial al mando del Sector (polaco) Nº 18 de la RAF. El Día D este sector estaba compuesto por tres alas, la 131 (anteriormente la 1ª Polaca) y la 135 (escuadrones británicos, belgas y neozelandeses) con *Spitfire* y la Nº 133 equipada con *Mustang* (2ª Polaca). De esta forma, durante las dos primeras semanas de la invasión, Gabszewicz mandó una fuerza aérea aliada dos veces mayor que la *Brygada Poscigowa* en la que había empezado la guerra en septiembre de 1939.

Skalski fue ascendido para asumir el mando del Ala 131 y *Roch* Kowalski el del Ala 133, aunque a comienzos de 1944 se intercambiaron los puestos después de que se decidiera que esta última ala tuviera una unidad británica agregada (el Sqn Nº 129); Kowalski no tenía experiencia en dirigir escuadrones con personal británico. Skalski pronto ejerció su autoridad al asumir el mando del ala cuando tuvo que ordenar al veterano Sqn Ldr *Wag* Haw de Murmansk (región de la URSS, oficial al mando del Sqn Nº 129) que retirara la Orden de Lenin de su guerrera para evitar enfrentamientos desagradables entre el veterano as y sus nuevos compañeros de ala polacos. Skalski no encontró problemas de este tipo con sus otros jefes de escuadrones; *Dziubek* Horbaczewski mandaba el Sqn Nº 315 y Stanislaw Lapka el Sqn Nº 306; este último había sido un antiguo compañero de colegio de Deblin. Cuando el periodo de Skalski finalizó en julio fue sustituido por otro amigo de Deblin (y as), *Johann* Zumbach.

Como Jefe del Ala Nº 133 (polaca), Stanislaw Skalski utilizó el *Mustang III* FZ 152/SS para sus viajes en 1944. Aquí aparece con todas las bandas de la invasión justo después del Día D. *(Cynk)*



El Sqn Nº 306 se convertiría en la segunda unidad polaca con mejores resultados de 1944, logrando 23 derribos. Tres de sus pilotos se convirtieron en ases durante el mes de junio de 1944; el Flt Lt Potocki (que había conseguido su primera victoria un mes antes) obtuvo su quinto y sexto derribos el 23 de junio, mientras que el Flt Lt Sporny y el Flt Lt Sotogub (que habían conseguido sus primeras victorias en septiembre de 1941 con los Escuadrones 302 y 306 respectivamente) lograron sus quintos derribos el 23 y el 24 de junio.

El Flt Lt Janusz Lewkowicz posa junto al Mustang I (AG648) con el que voló hasta Noruega en 1942 en su misión de gran alcance con éxito *ilegal*; de esta forma, allanó el camino para que muchos ases se lanzaran a la caza en los cielos escandinavos en los años posteriores (*Gronostaj*).

En el mejor registro de derribos de la FAP, con mucha diferencia, en 1944 se situó el Sqn Nº 315 de Horbaczewski, que comenzó su carrera de victorias con el *Mustang III* el 25 de mayo, derribando dos *Arado* Ar 96. Durante los meses siguientes destruyeron 13 cazas alemanes más.

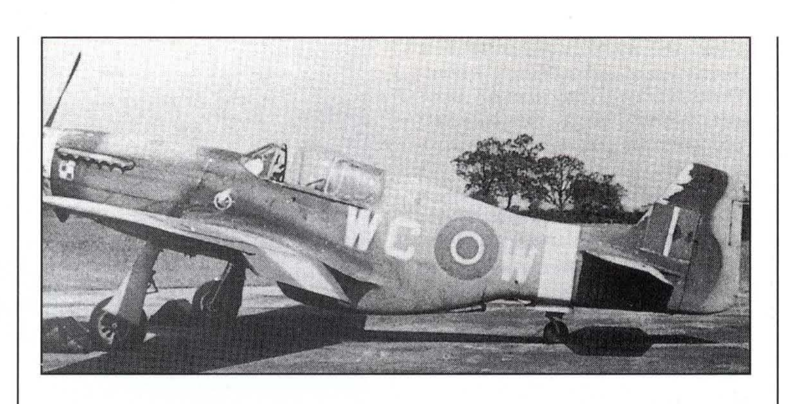
En junio de 1944 también se presenció un ejemplo de cómo *Dziubek* se preocupaba por sus hombres. El día 22 el Sgt Tamowicz se estrelló contra el suelo en tierra de nadie durante una salida al frente. No haciendo caso de su propia seguridad, el oficial al mando aterrizó rápidamente con su *Mustang* en un campo de aviación sin terminar, sacó al piloto herido de su caza destruido y lo llevó consigo de vuelta a la base. La hoja de servicios del Ala Nº 133 resumió este episodio en una única línea: "El Sqn Ldr Horbaczewski trajo de vuelta al Sgt Tamowicz, desnudo y bastante herido pero todavía útil para el servicio".

Julio supuso un alto en las patrullas de ataque, ya que el Ala 133 fue asignada a misiones contra los `proyectiles teledirigidos´ V1. Incluso entonces, *Dziubek* Horbaczewski facilitaba a su escuadrón la oportunidad de un derribo en una misión ocasional a Normandía o... a Noruega.

Este último destino para una unidad con base en el sureste de Inglaterra merece una explicación. Ya en 1942, el piloto del *Mustang I* Flt Lt Lewkowicz del Sqn Nº 309 (que casualmente nunca consiguió un derribo propio) calculó que su avión podría llegar a Noruega y volver con una reserva de combustible razonable. Aunque tenía una carrera en ingeniería aeronáutica y había desarrollado sus cálculos meticulosamente, el informe de Lewkowicz sobre su descubrimiento no consiguió pasar la maquinaria burocrática. Por lo tanto, el 27 de septiembre de 1942 despegó en un vuelo de *observación meteorológica* y puso rumbo a través del mar del Norte. Después de atacar objetivos imprevistos cerca de Stavanger regresó a buen puerto. Esta salida le valió una reprimenda por constituir una acción no autorizada pero impulsó a la RAF a iniciar misiones con los *Mustang* a través del mar del Norte.

Los pilotos del Sqn Nº 315 posan en Brenzett después de la misión en Noruega el 30 de julio de 1944 en la que cinco de ellos reclamaron siete cazas alemanes destruidos. Son, de izquierda a derecha, el Plt Off Swistun, el Sqn Ldr Horbaczewski, el Flg Off Nowosielski, el Flt Lt Cwynar, el Flt Sgt Jankowski y el Flt Sgt Bedkowski. Destaca que Horbaczewski lleva puesto un chaleco salvavidas de tipo americano en lugar del voluminoso modelo de la RAF que llevan los otros. Probablemente lo *adquirió* en la fiesta celebrada por el 4º Grupo de Cazas de la 8ª Fuerza Aérea en Debden en abril de 1944; su compañero polaco, el Maj Sobanski, volaba en aquella época con el 4º Grupo de Cazas (*Bargielowski*).





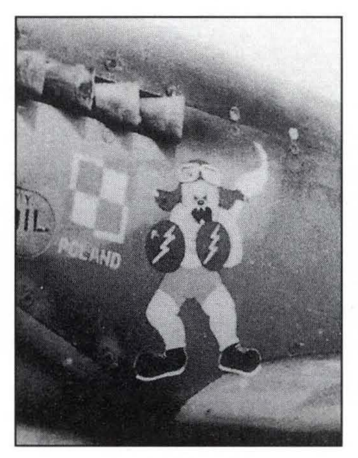
El *Mustang III* WC-W del Sqn Nº 309 llevaba, probablemente, su número de serie FB385 debajo de la banda blanca del fuselaje, lo que implicaba que era el avión que pilotaba el Wt Off Murkowski el 9 de abril de 1945 cuando se le confirmó la destrucción de un Me 262, además de dañar un segundo avión a propulsión. Esta acción fue el último combate aéreo con éxito realizado por un escuadrón de la FAP dentro de la RAF. Sin embargo, la *Fuerza Aérea Polaca del Pueblo,* controlada por los soviéticos, se enfrentó a los aviones de la Luftwaffe hasta mayo. *(Fleischer)*

Durante los combates, 6 Mustang derribaron 8 cazas alemanes y las posteriores salidas hacia la costa de Noruega continuaron hasta 1945; incluso en una misión el 7 de diciembre el Sgt Bargielowski consiguió su quinto derribo.

La siguiente acción memorable del Sqn 315 supuso realmente que a la unidad se le reconociera el mayor número de derribos logrados por un Sqn de la RAF en una única salida. La fecha fue la del 18 de agosto de 1944 y la acción tuvo lugar cuando 12 *Mustang III* de código PK se encontraron una mañana durante una misión de caza libre con una formación de 60 Fw 190 reuniéndose en Beauvais. En la consiguiente refriega, 3 cazas alemanes cayeron a manos tanto del Sqn Ldr Horbaczewski, que desgraciadamente no pudo regresar de esta misión, como del Flt Sgt Siwek (éstas fueron sus únicas victorias de la guerra). Al as Flt Lt Henryk Pietrzak se le reconocieron 2 derribos y 1 compartido, mientras que el Flt Sgt Bargielowski también derribó una pareja de Fw 190 y provocó daños a otros dos. Finalmente, a la unidad se le reconocieron 16 derribos en total sin que aparentemente, o al menos en muy escasa medida, se reclamaran derribos en exceso, ya que el total combinado de las victorias aliadas de aquel día (35 derribos confirmados) fue casi idéntico a las pérdidas totales (32) admitidas por el *Jagdkorps II*. Los enemigos del Sqn Nº 315 habían sido el II./JG 26 y, probablemente, o bien el I./JG 2 o el III./JG2. El combate de Beauvais le costó al primero de estos *Gruppe* la destrucción de 8 aviones y un 28 % de aparatos dañados, con siete pilotos muertos y uno malherido. El segundo JG perdió 11 aviones y su *III Gruppe* sufrió tal número de bajas que se le ordenó regresar inmediatamente a Alemania.

Las unidades de cazas de la FAP continuaron sus acciones hasta el final de la guerra y los últimos derribos de un as le fueron confirmados al Flt Lt Blok el 21 de febrero de 1945. En marzo y abril también se produjeron enfrentamientos con los aviones alemanes, derribándose algunos Me 262. El 25 de abril de 1945 se llevó a cabo una misión muy provechosa cuando los cazas de la FAP (incluyendo los *Mustang IV* del Sqn Nº 303 recientemente reequipado) escoltaban 255 Lancaster enviados para bombardear el refugio de Hitler en Berchtesgaden. Sin embargo, la alegría no era tan desenfrenada como se podría pensar ya que los polacos eran por entonces completamente conscientes de que, al contrario que otras fuerzas aéreas aliadas en el exilio, ellos no volverían a su patria con sus armas. Incluso, la mayoría de ellos ni siquiera volvería.

Cuando a comienzos de 1945 se hicieron públicas las noticias sobre la



El perro boxeador inspirado en Disney aparece en el *Spitfire XVI* TD240/SZ-G, el último de los aviones de Gabszewicz durante su periodo como oficial al mando del Ala Nº 131. Un motivo parecido aparecía en el distintivo del Grupo de Cazas 62 FS/56th de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, así como en otras unidades americanas. *(Cynk)*

Conferencia de Yalta, éstas resultaron ser un golpe terrible para todos los polacos ya que, aunque era evidente que habría que llegar a algún tipo de acuerdo con Stalin, pocos habían imaginado que los políticos occidentales prácticamente le darían carta blanca en Polonia. La sensación era que esos cinco años de enorme sacrificio no habían servido para nada, ya que los ocupantes nazis simplemente habían sido sustituidos por los comunistas. El Flt Lt T. E. Johnson fue entonces testigo de la recepción por parte del personal del escuadrón de *Spitfire* de la FAP del contenido de una carta enviada por el Ministro de Asuntos Exteriores británico a todas las unidades polacas:

"Prácticamente decía: `Gracias por su contribución a nuestra victoria. Sentimos que no pueda venir a Inglaterra. Queda relevado del servicio en este mismo instante...´ Ha sido la única vez en mi vida que la `política´ con su absoluta inhumanidad me provocó una angustia que no tengo ganas de volver a sentir. Tenía 23 años. ¿Se pueden imaginar lo que sentí? Me quedé junto a mi compañero y maldije a mi gobierno."

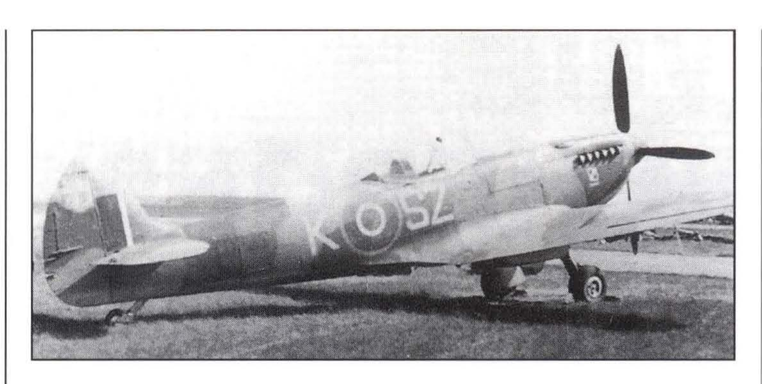
Los veteranos polacos recuerdan a otro oficial británico que dijo: "Nunca antes ha habido tantas personas traicionadas por tan pocos y por tan poco".



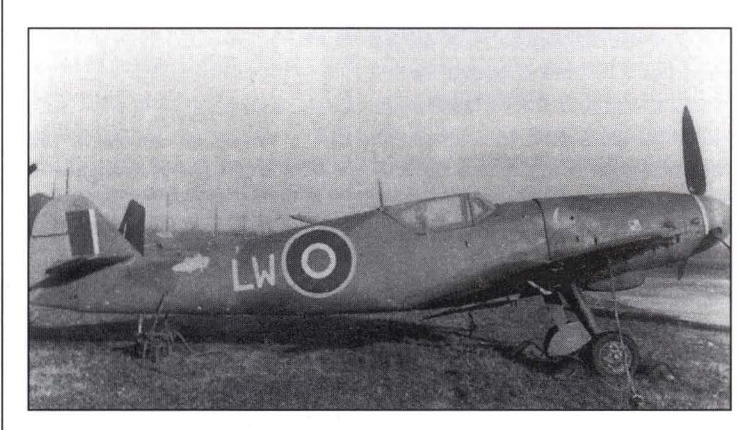
Se pueden ver los *Spitfire* del Sqn Nº 302 en el campo de aviación de Vendeville, en Francia, durante el verano de 1944. El ML 124/WX-E fue pilotado por varios ases, entre ellos el Sqn Ldr Król y el Flt Lt Gnys, mientras que, al parecer, el MJ783/WX-F fue utilizado en ocasiones por el Grp Capt Gabszewicz, oficial al mando del Ala Nº 131. El ML358/WX-H también fue pilotado por Gabszewicz, por su compañero y as el Flt Lt Sotogub. A pesar de utilizar los *Spitfire IX* y de disponer de muchos ases experimentados, el Sqn Nº 302 no consiguió ningún derribo en 1944, siendo utilizado, por el contrario, en misiones de ataque terrestre. *(Cynk)*



El Wt Off Antoni Murkowski aparece en la cabina de su *Mustang III* después del final de la guerra en Europa. Destaca el emblema del Sqn Nº 309 a la izquierda de su impresionante marcador de victorias. Las cruces negras con bordes de diferentes colores (siguiendo el modelo del Wg Cdr Zumbach) representan 3 derribos, 1 probable y 1 dañado, mientras que las 4 esvásticas representan los V1 destruidos. *(Cynk)*









El Wg Cdr Tadeusz Sawicz (Jefe del Ala de vuelo Nº 131) siguió el ejemplo de su viejo amigo Aleksander Gabszewicz al colocar en sus *Spitfire* personales el código en recuerdo de sus días en el Sqn Nº 316. El último de éstos, el Mk XVI TD238/SZ-K, fue pilotado posteriormente por el Wg Cdr Król después de que éste hubiera asumido el mando del ala. Król cambió las letras por su código personal, WK-L. *(Zimny)*

Durante su estacionamiento en Ahlhorn, en Alemania, los pilotos polacos tuvieron mucho tiempo para entretenerse con los restos de los últimos aviones alemanes abandonados por la derrotada Luftwaffe. Aquí, el Grp Capt Witorzenc (oficial al mando del Ala Nº 131 a finales de 1945) aparece de pie junto al Me 262A-2a Wk-Nº 170070 que lleva el distintivo doble de *Erprobungsstelle Rechlin* (E7+02) y KG(J) 51 (blanco 12).

Aunque el Sqn Nº 318 era oficialmente una unidad de reconocimiento, se utilizó exclusivamente en misiones de reconocimiento táctico en Italia y, por lo tanto, no pudo conseguir ni un derribo aéreo. A pesar de su falta de victorias en el aire como escuadrón de caza, fue la única unidad de la FAP en poseer un Bf 109 en su inventario. En 1945 un antiguo *Gustav* croata en perfecto estado de funcionamiento fue adquirido a las tropas de EE. UU. por ¡una botella de whisky! Posteriormente, el Bf 109G les proporcionó a los pilotos polacos mucha más diversión de lo que había costado. Aquí aparece completo con los códigos del escuadrón, con el emblema de la RAF y el distintivo de la cola, y un distintivo de la FAP en el morro, en Treviso, Italia, en marzo de 1946. *(Thomas Mucha)*

Todos los pilotos de la FAP combatieron con la esperanza de un regreso glorioso a Varsovia pero ni un solo piloto tuvo la oportunidad de aterrizar con su avión allí después del Día VE. Cuando los tres *Spitfire XVI* de la FAP (incluyendo el TB292/QH-Z del Sqn Nº 302 que aparece aquí en el aeropuerto de Varsovia-Okzcie en octubre) fueron finalmente enviados a la capital polaca para una exhibición de la RAF en 1945, tuvieron que ser llevados por pilotos de la RAF, ya que ningún miembro en activo de la Fuerza Aérea polaca tenía permiso para pisar el suelo polaco controlado por los comunistas. *(Stachyra)*

¿QUÉ FUE DE LOS HÉROES?

Este capítulo presenta las biografías de los cinco mejores ases polacos según el orden de sus victorias oficiales con la FAP.

SKALSKI: SANGRE, SUDOR Y LÁGRIMAS

"El Sqn Ldr Skalski fue un piloto y un jefe destacado. Siempre fue un piloto muy prudente y nunca hizo nada llamativo ni temerario, pero era agresivo en acción. Me enseñó cómo ver lo que ocurría en el aire. Parecía saber lo que sucedía a nuestro alrededor en todo momento y debió de tener unos ojos muy buenos"; así es como W. M. Matheson, uno de sus pilotos en el Sqn Nº 601 *Condado de Londres*, recordaba a Stanislaw Skalski.

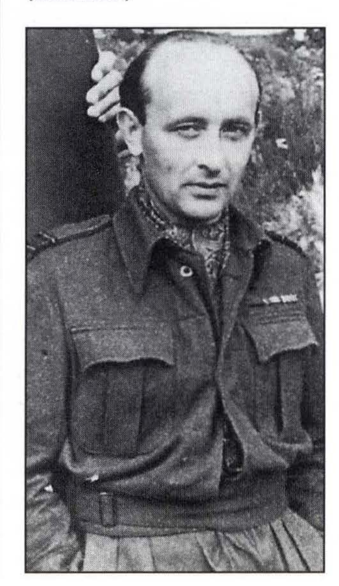
Nacido en 1915 en Kodyma, Skalski entró en la academia de Deblin en 1936 y fue nombrado oficial en agosto de 1938. Entonces se le destinó a la *142 Eskadra* en Torun. Al reconocérsele 4 victorias y 1 compartida, Skalski se convirtió en el único as de la campaña de 1939. Escapando a través de Rumanía y del Mediterráneo, llegó a Francia y, a comienzos de 1940, se ofreció voluntario para prestar sus servicios en Gran Bretaña. Skalski desempeñó su actividad en el Sqn Nº 501 durante la Batalla de Inglaterra, tras lo cual fue destinado al Sqn Nº 306 antes de convertirse en el oficial al mando del Sqn Nº 317. Nombrado jefe de la Unidad Polaca de Combate, a continuación estuvo al mando del Sqn Nº 601 de la RAF antes de volver a Gran Bretaña, donde asumió el control del Ala Nº 133 durante el periodo del Día D. Después de finalizar su servicio en septiembre de 1944 fue destinado a la Academia de Estado Mayor y Mando de EE. UU.

Después del Día de la Victoria, Skalski recibió la oferta de un puesto importante dentro de la RAF pero decidió volver a Polonia, sin tener en cuenta el hecho de que su país estaba controlado entonces por los soviéticos. Inicialmente, trabajó en la Fuerza Aérea Polaca controlada por los comunistas.

Sin embargo, una vez que la "Guerra Fría" entró en pleno apogeo fue arrestado y acusado de espiar para los "imperialistas británicos y estadounidenses"; esto mismo les ocurrió a muchos pilotos de la guerra de la FAP que habían vuelto a casa desde Occidente. A continuación, Skalski sufrió una terrible *investigación* que igualaba en crueldad a las que pudieran haber hecho la Gestapo o la NKVD. Tuvo suerte de sobrevivir a este trato inhumano y, posteriormente, fue condenado a muerte de acuerdo con acusaciones completamente absurdas. En última instancia, los comunistas *misericordiosamente* cambiaron la sentencia por la de cadena perpetua. Después de la muerte de Stalin en 1953, las cosas comenzaron a cambiar lentamente en Polonia y, en 1956, Skalski fue liberado después de ocho años de cárcel.

Inmediatamente se le ofreció un trabajo en la Fuerza Aérea Polaca y, después de ciertas dudas, aceptó. De esta forma, Skalski tuvo la oportunidad de pilotar los cazas a propulsión MiG y otros modelos, llegando a

El Sqn Ldr Skalski fotografiado en 1942 cuando era el oficial al mando del Sqn Nº 131. *(Wandzilak)*



ser un oficial de alta graduación (finalmente consiguió la graduación de *General Brygady*) en la FAP hasta la década de los años setenta. Entonces Skalski se puso al frente del Aero Club Polaco y, en la actualidad, todavía vive en Varsovia.



Stanislaw Skalski aparece rodeado de otros antiguos pilotos de la guerra de la FAP durante la instrucción del MiG-15UTI en 1957. De pie (de izquierda a derecha) están Lokuciewski, Skalski y Król, mientras que sentado en la parte trasera de la cabina se encuentra Ignacy Olszewski, que había mandado el Sqn Nº 302 y, después, el Sqn Nº 308 al final de la guerra. *(Olszewski)*

URBANOWICZ: EL HÉROE CABALLERO

"Conocí bastante bien al Major Urbanowicz, considerando que él era *Major* y yo *Second Lieutenant* en aquella época. Los miembros del escuadrón le tenían en gran estima, tanto como persona como piloto de caza. Sólo participé en unas pocas misiones de combate en aquella época y me sorprendía la cantidad de cosas que él podía observar en un combate aéreo en comparación con lo que veíamos los demás. Más tarde, cuando ya era veterano de muchos combates, era capaz de ver e informar sobre muchas más cosas pero nunca fui capaz de alcanzar su nivel de destreza. Por las tardes, disfrutábamos escuchando sus historias de combate de la Batalla de Inglaterra." Estas palabras fueron escritas por el as Donald S. López, que sirvió en el Grupo de Caza 75th FS/23rd de la Fuerza Aérea de EE.UU. en China. En la actualidad es vicedirector del Museo Aeroespacial Nacional de Washington, DC.

Witold Urbanowicz nació en 1908 en el noreste de Polonia. Entró en la Academia de la Fuerza Aérea Polaca en Deblin en 1930 y fue nombrado *Podporucznik Obserwator* (observador) en 1932, después de lo cual fue destinado al Sqn *1 Pulk Lotniczy* de bombarderos nocturnos. A continuación, solicitó la instrucción de vuelo que finalizó en 1933. Después de prestar servicio en la *111* y *113 Eskadras* pasó a ser instructor en Deblin, donde permaneció hasta el estallido de la guerra. En 1939 Urbanowicz era el responsable de la clase de la "14ª Promoción" y llevó a su grupo entero de oficiales cadetes a través de Rumanía, y por mar, hasta Marsella.

Entonces se ofreció voluntario para entrenarse en Gran Bretaña y, en agosto de 1940, fue destinado en primer lugar al Sqn Nº 601 y luego al Sqn 145. Finalmente, Urbanowicz se incorporó al Sqn Nº 303 donde asumió el mando de la unidad después de que el Sqn Ldr Krasnodebski resultara gravemente herido por quemaduras el 7 de septiembre. Con 15 victorias confirmadas, fue con mucho el piloto polaco con más éxito de la Batalla de Inglaterra (ningún otro piloto polaco consiguió más de 8 derribos durante el mismo periodo)... y, en aquel momento, estaba en la madura edad de 32 años.

El pplk Urbanowicz aparece al final de la II Guerra Mundial. Destacan las alas de piloto chino encima del bolsillo superior derecho del uniforme de combate. *(Koniarek)*



En 1941 Urbanowicz organizó el Ala de Northolt dirigiéndola posteriormente durante algún tiempo. Después de haber completado su trabajo con la RAF y después de haber transferido el mando del ala al Wg Cdr Piotr Laguna, Urbanowicz partió hacia EE. UU. en junio de aquel año. Una vez en América, comenzó un viaje de promoción de la FAP, impartiendo conferencias sobre la táctica de los cazas en el conflicto europeo. Después de su finalización, Urbanowicz fue nombrado agregado aéreo auxiliar en la Embajada de Polonia pero pronto se aburrió de la diplomacia y, consiguientemente, se ofreció voluntario para prestar sus servicios en China, donde pasó algunos

meses. En 1944 volvió a Washington, una vez más como agregado aéreo polaco. Al contrario que muchos de sus compañeros, Urbanowicz nunca fue oficialmente relevado de su servicio en la RAF una vez que finalizó la guerra, encontrándose en lugar de ello en situación de permiso permanente desde julio de 1945.

Aquel mismo año volvió a Polonia justo cuando los comunistas ponían su máximo empeño en atraer a los héroes de guerra de vuelta a su patria para demostrar la normalización del país al resto del mundo. A su llegada fue arrestado por error, pero fue liberado después de un día de encarcelamiento. Sin embargo, esta experiencia fue suficiente para quitarle cualquier otra idea de volverse a instalar en Polonia y, consiguientemente, Urbanowicz emigró a EE. UU., donde trabajó en la industria aeroespacial.

Después de la caída del comunismo volvió a Polonia varias veces, siendo ascendido a *General* en 1995. En mayo del año siguiente visitó el *1 Pulk Lotnictwa Mysliwskiego 'Warszawa'* en el 75° aniversario de la formación de su unidad original anterior a la guerra (*1 Pulk Lotniczy*) en Varsovia. Durante esta emotiva ceremonia el veterano as dio su bendición a los jóvenes pilotos de caza, después de "haber llegado por fin a casa" tras 50 años en el exilio. Witold Urbanowicz murió a su vuelta a EE. UU., unas pocas semanas después.

HORBACZEWSKI: JOVEN PARA SIEMPRE

"En cualquier paquete de cartas, algunas veces en una conversación en un *pub* de permiso, hay noticias de alguien conocido, un amigo, que se ha ido... Horby murió en Francia dirigiendo una escuadrilla polaca, sus *Mustang* fueron abrumadoramente superados en número. Si hubiera tenido que morir, hubiera estado bien morir con él"; J. Norby King, *El kiwi verde contra el águila alemana.*

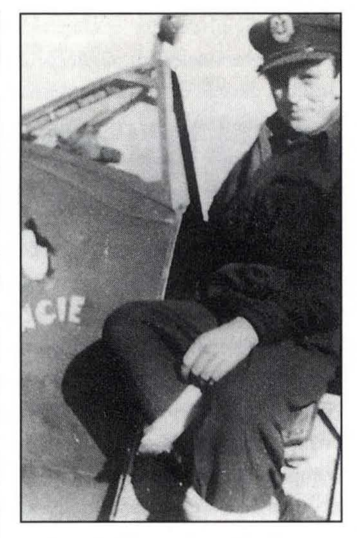
Eugeniusz Horbaczewski nació en 1917 en Kiev. Fue conocido durante toda su vida como *Dziubek* (una informal palabra polaca que significa 'cariño' o 'chico'). Entró en la Academia de la Fuerza Aérea Polaca en Deblin en 1938 y fue nombrado oficial en la 13ª Promoción el 1 de septiembre de 1939.

A su llegada a Francia, parece ser que Horbaczewski voló con una escuadrilla polaca en Burdeos antes de huir una vez más hacia Gran Bretaña en junio de 1940, consiguiendo un destino en el Sqn N° 303. Siempre dispuesto para la acción, fue un subordinado difícil y, en septiembre de 1942, el Sqn Ldr Zumbach lo envió al Sqn N° 302 después de una serie de incidentes menores que finalmente provocaron la destrucción de un *Spitfire*. Parece ser que fue entonces cuando *Dziubek* juró que superaría el número de victorias de Zumbach.

De esta forma, Horbaczewski entró en la Unidad Polaca de Combate y, en seis meses, consiguió 8 derribos en el Mediterráneo, ascendiendo de *Flying Officer* a oficial al mando del Sqn N° 43 de la RAF.

"Horby se ocupó de nosotros y nos moldeó como si fuéramos todos uno. Nos dio una confianza nueva en el aire, una nueva formación de escuadrón y una nueva fuerza vital", J. N. King.

Tras su regreso a Gran Bretaña, Horbaczewski fue nombrado oficial al mando del Sqn N° 315 dentro del Ala N° 133, dirigida por Skalski. Irónicamente, a mediados de 1944 *Dziubek* se encontró bajo el mando de Zumbach una vez más, después de que éste último susti-



Esta fotografía informal del Flt Lt Gladych fue tomada durante su periodo como jefe de la escuadrilla "B" del Sqn N° 302, a finales de 1943. *PENGIE* era su *Spitfire IX* personal (MH906) y, probablemente, llevaba el código WX-M. *(Zielinski)*

tuyera a Skalski como jefe del ala; la ironía se hizo todavía más patente cuando Horbaczewski cumplió finalmente su juramento poco después del cambio en el mando.

Dziubek murió el 18 de agosto de 1944 durante un combate aéreo en el que su escuadrón consiguió derribar 16 Fw 190 (él derribó 3 de ellos antes de su muerte). Se encontraba enfermo aquel día y algunos testigos declararon que él sabía que no sobreviviría a un enfrentamiento con los cazas alemanes.

El piloto del Sqn Nº 43, T. E. Johnson, recuerda cómo Horbaczewski había dicho a sus pilotos que "después de que hayamos acabado aquí vendréis conmigo a luchar por mi país; puede que mi país no sea libre". En el momento de su muerte, los soviéticos ya controlaban una gran parte de la Polonia anterior a la guerra y estaban ejecutando a los patriotas polacos o los enviaban a Siberia; a pesar de esto, Stalin disfrutaba de unas relaciones amistosas con Occidente. Para Horbaczewski resultaba evidente que su patria no sería libre, por lo que quizá prefirió morir antes que enfrentarse a un dilema tan trágico después de la guerra.



Un trío de futuros ases del Sqn Nº 303 aparece durante un desfile (probablemente en Northolt) en 1941. Son, de izquierda a derecha, el Plt Off *Ghandi* Drobinski, el Plt Off Gladych y el Plt Off Horbaczewski. Estos tres hombres habían sido anteriormente miembros de la 13ª Promoción de Deblin.

GLADYCH: EL ENFANT TERRIBLE

Nacido en 1918 en Varsovia, Boleslaw Gladych fue expulsado de varios colegios durante sus años de formación antes de elegir finalmente la carrera militar y entrar en la Academia de Deblin en 1938. Nombrado oficial el 1 de septiembre de 1939 no logró entrar en combate en Polonia y resultó herido en Francia con el GCI/45 *Varsovie*.

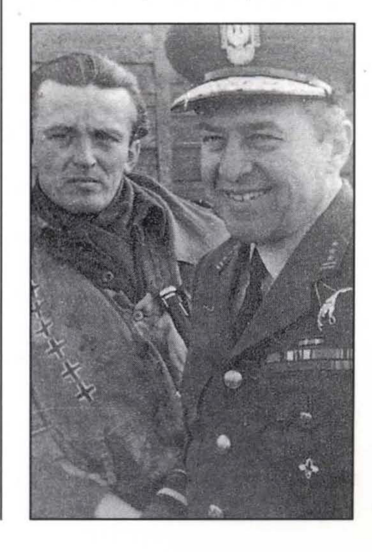
Tras huir a Gran Bretaña en junio de 1940, Gladych entró a formar parte del Sqn Nº 303 en abril de 1941. El 23 de junio se le confirmaron tres derribos en un día pero resultó gravemente herido y declarado no apto para el vuelo durante un largo periodo de tiempo. Después prestó sus servicios en el Sqn Nº 302, convirtiéndose en jefe de escuadrilla a finales de 1943.

Desde comienzos de 1944 en adelante Gladych voló con el 56 Grupo de Cazas de la Fuerza Aérea de EE.UU. y, después de recibir un ultimátum del CG de la FAP con respecto a su adscripción, decidió volar con los estadounidenses y, consiguientemente, fue expulsado de la FAP. Puede parecer extraño pero, aunque se convirtió en un doble as con la Fuerza Aérea de EE. UU., nunca estuvo oficialmente prestando servicio con EE. UU. De hecho, todos los vuelos de Gladych con el 56 Grupo de Cazas los realizó 'por diversión', o ¡como mercenario!

Después de la guerra, Gladych permaneció *oficiosamente* adscrito a las unidades estadounidenses en Gran Bretaña, participando en actividades ilegales. Posteriormente, emigró a EE. UU. donde trabajó durante un tiempo en la industria aeroespacial. Al mismo tiempo, escribió diversos artículos en los que describió sus hazañas bélicas, algunas verdaderas, otras falsas, pero todas invariablemente apasionantes.

Después de haber obtenido una licenciatura universitaria en psicología en Estados Unidos, Gladych trabaja en la actualidad como doctor en Seattle, Washington. Cuando se le preguntó hace poco por sus experiencias bélicas contestó con asombro: "¿A quién le importa eso ahora? Hace tanto tiempo..."

El Flt Lt Gladych (a la izquierda), con rostro serio, y el sonriente Inspector de la FAP, Grp Capt Mateusz Izycki, aparecen juntos a finales de 1943. Destaca el distintivo de la Unidad Polaca de Combate que este último oficial había recibido después de su periodo como Oficial de Enlace de la FAP ante la RAF en Oriente Medio, durante las operaciones anteriores del *Circus de Skalski* aquel mismo año. En el pañuelo de Gladych está marcado su resultado de 7 derribos; el trío de cruces sin bordes blancos se refiere a la reclamación de 2 probables y 1 dañado compartido. *(Kopanski)*





Horbaczewski consiguió la mayoría de sus victorias pilotando los *Spitfire* de diferentes tipos. Aquí aparece como Plt Off sentado en un Mk V del Sqn Nº 303. *(IV LO Zielona Góra)*



El Sqn Ldr Jan Zumbach aparece en su *Spitfire* VB EP594/RF-D. Esta fotografía fue tomada después de la *Operación Jubilee* (los aterrizajes en Dieppe) el 19 de agosto de 1942, cuando aumentó su cuenta de victorias con 1 derribo y otro compartido, además de 1 probable (compárese el marcador de victorias que aparece aquí con el ejemplo que se muestra en la fotografía en color de la contraportada; esta última fue tomada en mayo de 1942 y en ella aparece el antiguo *Donald Duck* de Zumbach, B144). *(Chotoniewski)*

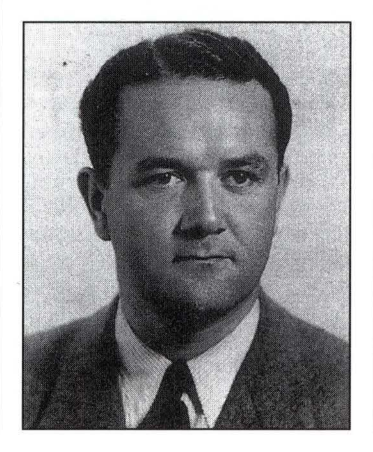
ZUMBACH: EL AVENTURERO

Antes de que comenzara el trabajo para este libro se decidió que no se incluiría a ningún as extranjero que hubiera volado con las unidades polacas, fuera checo, canadiense o soviético. Sin embargo, hubo que hacer una excepción a la norma para Jan Zumbach ya que, aunque nació en Varsovia en 1915, heredó la ciudadanía suiza de su padre. En 1936 falsificó algunos documentos para pasar como polaco y, de esta forma, entrar en las Fuerzas Armadas Polacas.

Oficial cadete de la Academia de la Fuerza Aérea Polaca en Deblin, Zumbach fue nombrado oficial en 1938 (junto con Stanislaw Skalski), siendo destinado a la *111 Eskadra*. Herido en un accidente, no logró participar en la campaña de 1939, aunque entró en combate en Francia con la Escuadrilla de Caza y Defensa 1/55. A su llegada a Gran Bretaña, Zumbach se convirtió en miembro fundador del Sqn Nº 303, logrando todas sus victorias, excepto 1 probable, con esta unidad. Después, mandó la 3ª Ala polaca entre 1943 y 1944 y, posteriormente, el Ala Nº 133 entre 1944 y 1945.

Ante la imposibilidad de volver a Polonia después de la guerra debido a su parentesco *imperialista*, Zumbach retomó su ciudadanía suiza. En lugar de establecerse, se convirtió en contrabandista, fletando cargamentos que iban desde relojes de pulsera (hacia Gran Bretaña) hasta armas y soldados (para Israel). A mediados de la década de los años 50 abrió un restaurante y un club nocturno en París pero, finalmente, volvió a sus antiguas actividades a comienzos de la década de los años 60 cuando organizó la Fuerza Aérea katangueña a petición del dictador del país, Moise Tshombe; cinco años después el señor *John Brown* (el nombre de guerra adoptado por Zumbach durante sus días de mercenario) participó en otro asunto igualmente desastroso en Biafra. Poco después, volvió a Europa y se estableció en Francia. Tras su muerte en 1986, Jan Zumbach fue enterrado en Varsovia.

El ciudadano suizo Jean Zumbach fue fotografiado en Zúrich en 1956, aproximadamente en la época en la que dejó el contrabando y se convirtió en hostelero en París. Cinco años después cambiaría de ocupación una vez más, convirtiéndose en el mercenario *Mr. John Brown* de la Fuerza Aérea katangueña. *(vía Stachyra)*



APÉNDICES

Ases de Caza Polacos

Para este volumen se ha asumido que la definición de as es cualquier piloto que haya participado en la destrucción de, al menos, cinco aviones enemigos. Las victorias compartidas se identifican como tales, en lugar de convertirse en fracciones y sumarse. Christopher Shores y Clive Williams aplicaron este principio en su libro *Aces High* (edición de 1994), que constituye la base para cualquier investigación adicional sobre este tema en relación con los ases de los cazas de la RAF en la II Guerra Mundial (y, de hecho, en otras fuerzas aéreas). Cualquier intento de verificar todas las asignaciones de las victorias quedaría más allá del ámbito de este libro, de forma que los autores han aceptado, por lo tanto, la información del Oficial de Enlace polaco ante el Mando de Cazas del Cuartel General incluida en el informe *Los éxitos de los pilotos de cazas polacos durante la II Guerra Mundial (1-9-1939/6-5-1945) (Nº FC/S.5/1/AIR/CPLO.INTEL)* de fecha 25 de marzo de 1946 (al que nos referiremos a partir de ahora como el Informe). En los pocos casos en los que se modificaron las cifras del Informe, se ofrecen las cifras oficiales entre corchetes y se añaden comentarios a continuación para su explicación.

Nº de piloto de la RAF	última graduación	nombre		derribos (individuales + compartidos) confirmados	probables	dañados
P.2095	teniente	Mieczyslaw	Adamek	5+2	1	0
P.794457	mar. 1ª cl.	Jakub	Bargielowski	5	0	3
P.1901	subteniente	Marian	Belc	7	0	0
P.1681	capitán	Stanislaw	Blok	5	1	3
P.1902	capitán	Stanislaw	Brzeski	7+3	2	1
P.1300	capitán	Stanislaw	Chalupa	3+2	2	0
P.783023	mar. 1ª cl.	Aleksander	Chudek	9	1	1
P.1902	capitán	Michal	Cwynar	5+1	1	0
P.76731	capitán	Boleslaw	Drobinski	7	1+1	0
P.0493	ten. cor.	Jan	Falkowski	9	1	0
P.1387	capitán	Miroslaw	Feric	8+2	1	1
P.0163	coronel	Aleksander	Gabszewicz	8+3	1+1	3
P.1392	capitán	Boleslaw	Gladych1	17[14]	2	0+1
P.1527	mayor	Antoni	Glowacki	8+1	3	4
P.1495	capitán	Czeslaw	Główczynski	5+1	2	1
P.1298	mayor	Wladislaw	Gnys	2+3	0	1
P.1393	mayor	Zdzislaw	Henneberg	8+2	1	1
P.0273	mayor	Eugeniusz	Horbaczewski	16+1	1	1
P.0700	ten. cor.	Stefan	Janus	6	0	1
P.1654	mayor	Józef	Jeka	7+1	0	3
P.793420	sargento	Stanislaw	Karubin	7	0	0
P.0696	mayor	Tadeusz	Koc	3+3	3	0
P.0296	capitán	Kazimierz	Kosinski	2+3	2	0+2
P.1400	ten. cor.	Julian	Kowalski2	3+1[4+1]	4	1 [2]
P.1531	subteniente	Jan	Kremski	3+6	0+1	0+4
P.1299	ten. col.	Waclaw	Król	8+1	1	0+1
P.1506	mayor	Waclaw	Lapkowski	6+1	0	1
P.1492	mayor	Witold	Lokuciewski	8	3+1	0
P.1912	subteniente	Michal	Maciejowski[3]	10+1[9+1]	1	1
P.1288	ten. cor.	Mieczyslaw	Mümler	5+1	0	1+1
P.76704	teniente	Tadeusz	Nowak	4+1	1	1
P.1913	capitán	Eugeniusz	Nowakiewicz	4+2	1	0+1
P.76803	coronel	Tadeusz	Nowierski[4]	4+1[3]	1	5 [6+1]
P.0042	teniente	Ludwik	Paszkiewicz	6	0	0
P.2093	capitán	Adolf	Pietrasiak	7+4	0	0+2
P.1915	mayor	Henryk	Pietrzak	7+1	1	1
P.1381	ten. cor.	Marian	Pisarek	11+2	1	2
P.76707	mayor	Karol	Pniak	6+2	2	2+2
P.782474	mar. 1ª cl.	Mieczyslaw	Popek	3+3	0	2
P.76751	mayor	Jerzy	Poplawski	5	0	2
P.1856	mayor	Wladislaw	Potocki	4+2	0	1
P.1427	mayor	Jerzy	Radomski	2+3	0+1	4
P.0692	ten. cor.	Kazimierz	Rutkowski	5+1	2	1
P.76710	ten. cor.	Stanislaw	Skalski	18+3	2	4+1

Nº de piloto de la RAF	última graduación	nombre		derribos (individuales + compartidos) confirmados	probables	dañados
R.54384	mayor	Waclaw	Sobanski[5]	4+1[-]	1[-]	4[-]
P.0448	capitán	Kazimierz	Sporny	5	1	1
P.1624	capitán	Grzegorz	Sologub	5	1	0
P.1653	capitán	Eugeniusz	Szaposznikow	8+1	0	1
P.76781	mayor	Henryk	Szczesny	8+3	1	2
P.782842	mar. 1ª cl.	Kazimierz	Sztramko	4+1	0	0
P.76735	coronel	Witold	Urbanowicz[6]	18[17]	1	0
P.0603	mayor	Marian	Wesolowski	2+4	0	1+4
P.76730	coronel	Stefan	Witorzenc	5+1	0	2
P.76736	teniente	Boleslaw	Wlasnowolski	5+1	0	0
P.781062	mar. 1ª cl.	Miroslaw	Wojciechowski	4+1	0	0
P.2096	capitán	Kazimierz	Wünsche	4+1	1	0
P.1382	ten. cor.	Jan	Zumbach	12+1	5	1

Notas

1. En los 14 derribos confirmados a Gladych en el Informe no se incluyen 3 aviones alemanes destruidos en 1944 mientras voló con la Fuerza Aérea de EE. UU. Uno de ellos fue erróneamente catalogado por la FAP como "destruido sobre el terreno", mientras que los otros 2 (confirmados por las autoridades de la Fuerza Aérea de EE. UU.) fueron logrados cuando Gladych ya no prestaba sus servicios en la FAP.

2. No hay pruebas de 1 derribo y 1 dañado asignados en el Informe. Parece que se añadieron erróneamente las victorias del Flt Lt Jan Kowalski (P.1909, 1 destruido, 1 dañado) debido al parecido de los nombres.

3. Se cree que 1 derribo aéreo conseguido cuando volaba con el Sqn Nº 249 de la RAF fue erróneamente catalogado por la FAP como "destruido sobre el terreno".

4. Documentos británicos posteriores de mediados de 1941 asignaban a Nowierski 5 aviones alemanes destruidos y 2 destruidos compartidos (además de los probables y los dañados) mientras pilotó los *Spitfire* del Sqn Nº 609 entre agosto de 1940 y febrero de 1941. Este registro se rebajó en el Informe a 3 destruidos, 1 probable y 6,5. Sin embargo, hasta el momento los historiadores han localizado la identidad de al menos 5 aviones alemanes derribados por Nowierski durante aquel periodo (incluyendo 1 compartido).

5. Dado que Sobanski nunca voló con la FAP, sus victorias no se incluyeron en el Informe. Estas cifras se han tomado del registro del 4º Grupo de Cazas.

6. Al contrario que algunos registros, las cifras del Informe incluyen los cazas japoneses que Urbanowicz destruyó pero (evidentemente) omiten los aviones soviéticos que derribó en 1936.

Siguiendo el formato de *Aces High*, a continuación se ofrece la lista de pilotos polacos a los que se les confirmaron 4 aviones enemigos destruidos:

P.1290	mayor	Tadeusz	Czerwinski	4	0	0
P.0213	capitán	Wladislaw	Drecki[1]	4[3]	0	1
-	teniente	Hieronim	Dudwal	4	0	0
P.784079	mar. 1ª cl.	Ryszard	Idrian[2]	4[2]	0	0
P.1385	teniente	Wojciek	Januszewicz[3]	4[3]	0	0
P.0711	capitán	Witold	Lanowski[4]	4[2]	0	0
P.0248	mayor	Witold	Retinger[5]	4	0	2
P.76762	subteniente	Wladislaw	Rózycki	4	0	2
P.2094	capitán	Michal	Turzanski	4	0	0
01808	capitán	Janusz	Walawski	4	0	3
P.1291	capitán	Stefan	Wapniarek	4	0	0

Notas

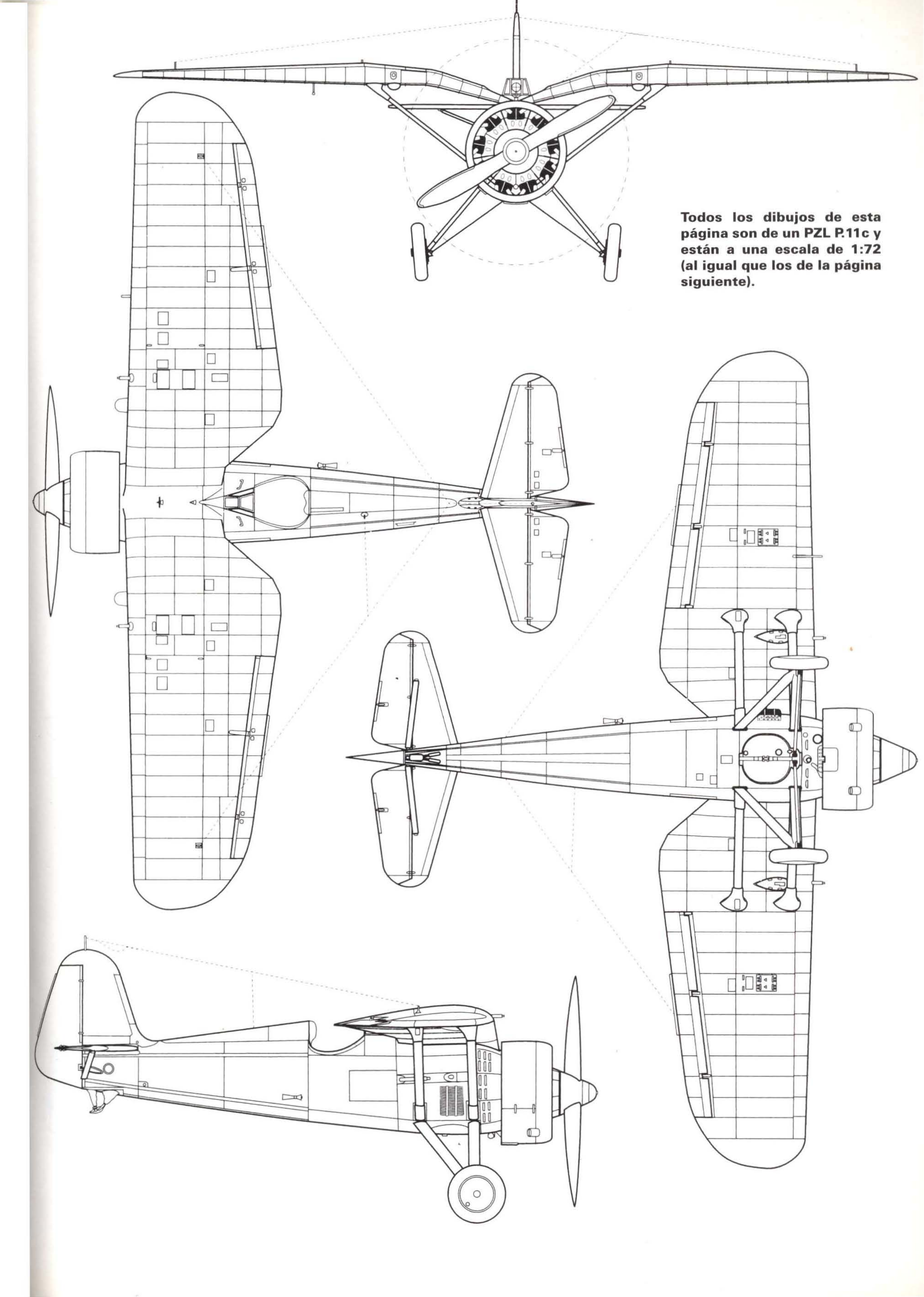
1. Drecki registró su último derribo en un escuadrón de personal británico en el Mediterráneo, dos días antes de que muriera en un accidente. Por consiguiente, su informe nunca fue remitido a la Fuerza Aérea Polaca y esta victoria (confirmada por las autoridades competentes de la RAF) no fue incluida en el Informe. También hay indicios sin confirmar de otro derribo que consiguió pero que no le fue asignado.

2. El 7 de diciembre de 1944 el Wt Off Idrian reclamó 2 Fw 190 derribados cerca de la costa de Noruega. Esta reclamación no fue confirmada porque los *Focke-Wulf* chocaron sin que él realizara ni un solo disparo. Sin embargo, a otro piloto polaco se le confirmó oficialmente la destrucción de un avión enemigo en un caso prácticamente igual, por lo que el Wt Off Idrian aparece aquí.

3. A Januszewicz se le confirmaron oficialmente 3 derribos entre el 3 y el 6 de septiembre de 1939. En la actualidad se cree que consiguió una cuarta victoria confirmada también durante aquel periodo. Dado que murió al comienzo de la Batalla de Inglaterra no pudo remitir sus reclamaciones cuando se preparaba el Informe (los documentos originales fueron destruidos en 1939).

4. Lanowski reclamó todas sus victorias con la Fuerza Aérea de EE. UU. El Informe le reconoció sólo 2 derribos, ya que logró los otros 2 (confirmados por las autoridades de la Fuerza Aérea de EE. UU.) cuando ya no prestaba sus servicios en la FAP.

5. Retinger reclamó 5 derribos pero uno de ellos fue rebajado posteriormente a dañado.



Todos los dibujos de esta página son de un PZL P.11c y están a una escala de 1:72 (al igual que los de la página siguiente).

PZL P.11a

PZL P.11c

Morane-Saulnier MS.406C1

Caudron-Renault CR.714C1 *Cyclone*

Marcel Bloch MB.152C1

Dewoitine D.520C1

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



Los pilotos de la Fuerza Aérea Polaca entraron en acción desde el primer día de la II Guerra Mundial hasta la victoria final en Europa. Pilotando los completamente desfasados cazas P.11 en defensa de su país en septiembre de 1939, un puñado de aviadores infligió graves bajas a la Luftwaffe antes de ser abrumadoramente superados. Los supervivientes escaparon a las entonces neutrales Hungría y Rumanía antes de que el nuevo jefe supremo de la Fuerza Aérea Polaca en el exilio, el general Sikorski, ordenara su agrupamiento en Francia. Con la invasión de Europa Occidental en mayo de 1940, los pilotos supervivientes se vieron lanzados una vez más a la acción desesperada en las recién formadas unidades polacas. Después, algunos hombres huyeron a Gran Bretaña, donde fueron destinados bien a unidades del Mando de Cazas en el frente o a escuadrones genéricos. Los pilotos polacos realizaron una contribución importante en la Batalla de Inglaterra; estos escuadrones no solo entraron en acción en Europa Occidental, sino también en el norte de África. Casi 60 pilotos polacos alcanzaron la condición de ases con la RAF, logrando victorias que duplicaron fácilmente esa condición mientras pilotaban el *Hurricane*, el *Spitfire*, el *Mustang* y el *Thunderbolt*.

